



Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock

Rahmenkonzept

für die Implementierung integrierter Mobilitätsmanagementkonzepte in der Hansestadt und Region Rostock

- Schlussbericht -



SIGNON Deutschland GmbH
Spohrstraße 6, 22083 Hamburg
Tel.: (040) 27 166 500 - Fax: (040) 27 166 410
info@signon-group.com - www.signon-group.com



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Impressum

Titel: Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock
Rahmenkonzept für die Implementierung integrierter Mobilitätsmanagementkonzepte

Auftraggeber: Stadtverwaltung Rostock
Senator für Bau und Umwelt, Mobilitätskoordinator
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Bieter: SIGNON Deutschland GmbH
Spohrstraße 6, 22083 Hamburg
Tel.: (040) 27 166 500, E-Mail: info@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

Status: Vorabzug

Datum: 20.06.2016

SIGNON Deutschland GmbH

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Ingrid Fuchs
Projektleiterin

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangssituation in der Region Rostock	2
1.1	Lokale Rahmenbedingungen	2
1.2	Anlass und Ziel der Untersuchung.....	2
2.	Herausforderungen im Mobilitätsmanagement	4
2.1	Soziodemographische Veränderungen.....	4
2.2	Erwartungen im Kontext von Nachhaltigkeit	4
2.3	Verändertes Nutzerverhalten	6
2.4	Neue technische Lösungen	7
2.5	Entwicklungen auf dem Anbietermarkt	7
3.	Best Practice im Mobilitätsmanagement.....	9
3.1	Die vier Pfeiler eines erfolgreichen Mobilitätskonzeptes.....	9
3.2	Einsatz integrierter Marketingmanagementstrategien bei der Verkehrssystemgestaltung.....	10
4.	Mobilitätsmanagement in der Region Rostock	12
4.1	Bestandsaufnahme im Rahmen einer SWOT-Analyse	12
4.1.1	Einsatz der Stärken zur Nutzung von Marktchancen.....	12
4.1.2	Einsatz der Stärken zur Reduzierung von Marktrisiken	13
4.1.3	Abstellen von Schwächen zur Nutzung Marktchancen.....	15
4.1.4	Abstellen von Schwächen zur Neutralisierung von Marktrisiken	16
4.2	Zukünftige Handlungsfelder im kommunalen/regionalen Mobilitätsmanagement	22
4.2.1	Aktionsplan im Mobilitätsmanagement der Hansestadt und Region Rostock	23
4.2.2	Aktionsplan für die Beiträge der Verkehrsorganisationen zum Mobilitätsmanagement	24
5.	Kurzfassungen der Teilkonzepte 1 bis 4	25
5.1	TK 1 Mobilitätszentrale / Mobilitätsportal	25
5.1.1	Gestaltungsanforderungen an attraktive Mobilitätsservices in der Region Rostock.....	25
5.1.2	Stufenkonzept für den Aufbau der Mobilitätsservices in der Region Rostock	28
5.1.3	Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung in der Region Rostock	29
5.1.4	Vertriebsstruktur für die Mobilitätsangebotsformen in der Region Rostock.....	32
5.1.5	Einführung einer ServiceCard als multifunktionales Zugangsmedium zu den Mobilitätsservices ..	33
5.1.6	Aufmerksamkeitsstarke Vermarktung der Mobilitätsservices in der Region Rostock	33
5.2	TK 2 Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung	35
5.2.1	Aufgabe und Zielstellung des Projektes	35
5.2.2	Grundlagen	35
5.2.3	Beschreibung des Leitfadens.....	37
5.2.4	Ausblick.....	39

5.3	TK 3 Stadt-Umland-Verkehre	40
5.3.1	Untersuchungsgebiet	40
5.3.2	Zielsetzung.....	41
5.3.3	Bestandsanalyse.....	42
5.3.4	Potenziale für eine multimodale Mobilität im Landkreis Rostock.....	42
5.3.5	Maßnahmenentwicklung.....	43
5.3.6	Handlungsfelder und Maßnahmengruppen	44
5.3.7	Umsetzungskonzept	45
5.3.8	Korridorempfehlungen	47
5.4	TK 4 Machbarkeitsstudie für ein alternatives elektromobilorientiertes Verkehrskonzept für das Seebad Warnemünde „Warnemünde-mobil“	49
5.4.1	Warum Warnemünde?	49
5.4.2	Rahmenbedingungen der Entwicklung	50
5.4.2.1	<i>Siedlungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung</i>	50
5.4.2.2	<i>Verkehrssystem und Verkehrsentwicklung</i>	52
5.4.3	Zusammenfassende Bewertung	54
5.4.4	Überlegungen zu einem Elektrobusbetrieb in Warnemünde	55
5.4.4.1	<i>Grundsätzliche Überlegungen</i>	55
5.4.4.2	<i>Linienkonzept</i>	56
5.4.4.3	<i>Fahrzeugkonzept und Ladeinfrastrukturen</i>	58
5.4.4.4	<i>Kosten</i>	59
5.4.4.5	<i>Weitere Ansätze zur Förderung der Elektromobilität</i>	59
5.4.5	Fazit	61
6.	Bilanzierung energie-/klimabezogener Wirkungen von KMM-Maßnahmen.....	62
6.1	Vorbemerkungen	62
6.2	Teilkonzept 1 – Realisierung Mobilitätszentrale.....	62
6.3	Teilkonzept 2 – Leitfaden für die Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung	63
6.4	Teilkonzept 3 – Optimierung der Pendlerverkehre	63
6.5	Teilkonzept 4 – Elektromobilität in Warnemünde	63
6.6	Ermittlung der Einsparung an CO ₂ -Äquivalenten.....	64
7.	Umsetzungscontrolling im Hinblick auf die 4 Teilkonzepte	65
8.	Zusammenfassung und Ausblick	67
9.	Literaturliste	69

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektschema des Kommunalen Mobilitätsmanagements	3
Abbildung 2: Die vier Pfeiler eines erfolgreichen Mobilitätskonzeptes	9
Abbildung 3: Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung	30
Abbildung 4: Räumliche Struktur der Beratungseinrichtungen in der Region Rostock	32
Abbildung 5: Maßgebliche Akteure in der Stadt- und Verkehrsplanung / Mobilitäts-management in Rostock	36
Abbildung 6: Betrachtungsebenen des Leitfadens	37
Abbildung 7: Vereinfachter Ablauf des Bewertungsverfahrens	38
Abbildung 8: Beispielkorridore zum Stadt-Umlandverkehr	40
Abbildung 9: Zielsetzung	41
Abbildung 10: Beispieldarstellung Pendlerbeziehung Stadt-Umland	42
Abbildung 11: Pendlerbefragung Wimes, 01/2016	44
Abbildung 12: Handlungsfelder des Projektes	44
Abbildung 13: Grenzen und Struktur von Warnemünde	51
Abbildung 14: Einwohnerentwicklung seit 1992 - 2013	51
Abbildung 15: Jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsmengen im fließenden Kfz-Verkehr (2013)	52
Abbildung 16: Liniennetzplan (Stand: Januar 2016) mit berücksichtigter Umleitung durch Bau S-Bahnhof Warnemünde	53
Abbildung 17: Jahreszeitliche Verteilung der des Fahrgastaufkommens (2014) in den Stadtbuslinien 36 und 37	54
Abbildung 18: Linienführung der Variante A der Elektrobuslinie	56
Abbildung 19: Linienführung der Variante B der Elektrobuslinie	58
Abbildung 20: Klimabilanz für das Stadtgebiet Rostock im Vergleich Ist-Zustand und Prognoseszenarien	64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kommunale Sicht auf die Stärken und Chancen in der Region Rostock	12
Tabelle 2: Sicht der Verkehrsunternehmen und des Verbundes auf die Stärken und Chancen in der Region Rostock	13
Tabelle 3: Kommunale Sicht auf die Stärken und Risiken in der Region Rostock	14
Tabelle 4: Sicht der Verkehrsunternehmen und des Verbundes auf die Stärken und Risiken in der Region Rostock	14
Tabelle 5: Kommunale Sicht auf die Schwächen und Chancen in der Region Rostock	16
Tabelle 6: Kommunale Sicht auf die Schwächen und Risiken in der Region Rostock	16
Tabelle 7: Sicht der Verkehrsunternehmen und des Verbundes auf die Schwächen und Risiken in der Region Rostock	19
Tabelle 8: Zielgruppen und ihr multimodales Verhaltenspotenzial in der Region Rostock	25
Tabelle 9: Zusammenführung von Kundenanforderungen und Mobilitätsangebotsformen	26
Tabelle 10: Zentrale Gestaltungsaspekte für moderne Mobilitätsdienstleistungen	27
Tabelle 11: Umsetzungsstufen und Leistungsausprägung im KMM-Modell der Region Rostock	28
Tabelle 12: Einteilung der Vorhaben in Größenklassen	38
Tabelle 13: Maßnahmengruppen	45
Tabelle 14: Prioritätenbildung	46
Tabelle 15: Outcome – Erfassung des Maßnahmenwirkungsgrades	65
Tabelle 16: Output – Nutzungsgrad der kommunalen Handlungsspielräume	66
Tabelle 17: Bewertungsraster	66
Tabelle 18: Strategie-Mix im kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagement	68

1. Ausgangssituation in der Region Rostock

1.1 Lokale Rahmenbedingungen

Die Hansestadt Rostock ist mit 204.167 Einwohnern (31.12.2014) die größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern und stellt dort als Oberzentrum ein bedeutendes wirtschaftliches und kulturelles Zentrum dar. Neben Spitzentechnologien wie der Biotechnologie sowie der Luft- und Raumfahrttechnik bestimmen vor allem die Schifffahrtsindustrie, der Maschinenbau und Dienstleistungen (u.a. die Universität) das wirtschaftliche Geschehen in der Regiopole. Dementsprechend bestehen auch intensive Pendlerbeziehungen auf den Relationen in die angrenzenden Ämter des Landkreises Rostock, der eine Bevölkerungszahl von insgesamt 211.878 Einwohnern aufweist.

Mit annähernd 2 Millionen Übernachtungen pro Jahr kommt in Rostock weiterhin dem Tourismus eine hohe Bedeutung zu. Das Seebad Warnemünde zählt zu den bedeutendsten Kreuzfahrthäfen in der südlichen Ostsee und ist anhand der Passagierbewegungen der größte deutsche Kreuzfahrthafen. Neben den Kreuzfahrten bestehen regelmäßige Passagierfähren nach Dänemark, Schweden und Finnland. Darüber hinaus dient Rostock auch als Brückenkopf zu weiteren touristischen Zielen außerhalb der Hansestadt und dem Landkreis Rostock (wie z.B. Ribnitz-Damgarten, Fischland-Darß-Zingst, Rügen oder der Mecklenburger Seenplatte).

Diesen Standortvorteil möchte die Regionalplanung nutzen und weitere Wertschöpfungspotenziale im Tourismus durch eine gut ausgebaute Infrastruktur – unter Berücksichtigung der naturräumlichen Ausstattung – erschließen. Dabei zeichnen sich schon heute erhebliche Zielkonflikte zwischen den städtischen Mobilitätsanforderungen und den vielfältigen Tourismusinteressen in den Bereichen Erholung, Gesundheit und Naturerleben ab. So sind insbesondere im Wirtschafts-, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr hohe MIV-Anteile zu verzeichnen, die den ansonsten vergleichsweise guten modal split im Umweltverbund (64 Prozent) etwas relativieren.

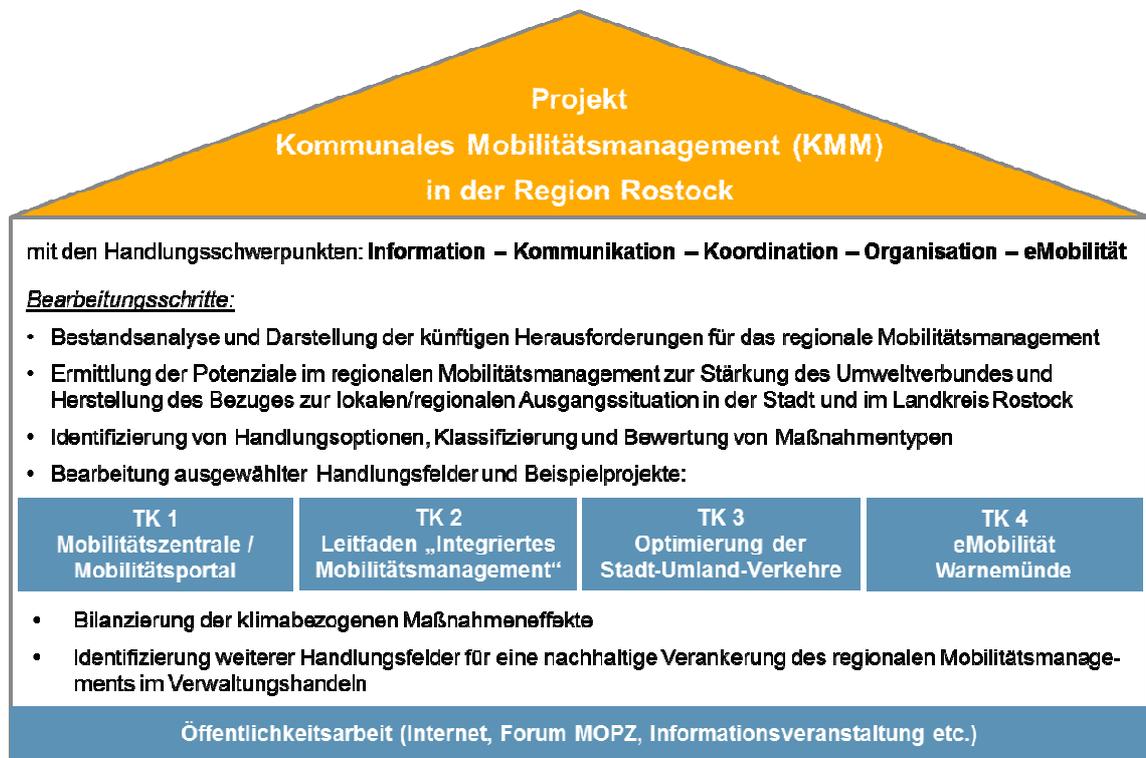
1.2 Anlass und Ziel der Untersuchung

Trotz aller Bemühungen und Erfolge in der Vergangenheit (siehe modal split im Umweltverbund) fördern die heutigen Verkehrsangebotsformen in der Bevölkerung immer noch ein individuelles Verkehrsmittelwahlverhalten, das in der Summe zu einem unausgewogenen Verkehrsmittelmix im Stadt- und Regionalverkehr (= MIV-dominierte Verkehrsentwicklung) führt. Hiermit verbunden sind vielfältige negative Einflüsse auf das Klima und die Gesundheit der Menschen. Daher besteht das erklärte Ziel der Hansestadt Rostock darin, mit einer Neuausrichtung der Verkehrsangebotsformen in der Bevölkerung ein individuelles Verkehrsmittelwahlverhalten hervorzurufen, das zukünftig einen ausgewogeneren Verkehrsmittelmix im Stadt- und Regionalverkehr (= multimodales Mobilitätsverhalten unter verstärkter Nutzung von eMobilität) ermöglicht.

Vor diesem Hintergrund hat das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative ins Leben gerufene Projekt ‚Kommunales Mobilitätsmanagement‘ die Aufgabe, in vier definierten Teilkonzepten wesentliche Voraussetzungen für ein nachhaltigeres Verkehrsgeschehen in der Region

Rostock zu schaffen. Handlungsschwerpunkte liegen vor allem in den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination, Organisation und eMobilität.

Abbildung 1: Projektschema des Kommunalen Mobilitätsmanagements



(Quelle: eigene Darstellung)

Das nachfolgend näher beschriebene Rahmenkonzept zum Mobilitätsmanagement bildet die integrative Klammer für alle Teilkonzepte, die sich so jederzeit schlüssig an einer kommunalen Gesamtstrategie ausrichten können. Es enthält darüber hinaus auch zahlreiche weitergehende komplementäre Handlungsansätze (z.B. Betriebliches Mobilitätsmanagement), die geeignet sind, wirkungsvoll zur Stärkung des Umweltverbundes und einer Erreichung der Klimaschutzziele beizutragen.

In dem nächsten Kapitel werden in einem ersten Schritt zunächst jedoch die grundlegenden Rahmenbedingungen beschrieben, an denen sich zukünftig tragfähige Mobilitätsmanagementstrategien in der Region Rostock idealerweise orientieren sollten.

2. Herausforderungen im Mobilitätsmanagement

Lokale Entwicklungen geschehen immer im Kontext gesamtgesellschaftlicher Entwicklungen und werden von diesen beeinflusst. In einem ersten Schritt sollen daher aktuelle gesellschaftliche Trends in Bezug auf Mobilitätsverhalten, -bedarf und -möglichkeiten aufgezeigt werden. Ziel ist es, die daraus resultierenden Herausforderungen für das Mobilitätsmanagement insgesamt zu verstehen, um auf dieser Basis adäquate Handlungsstrategien für die Region Rostock ableiten zu können.

2.1 Soziodemographische Veränderungen

Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten ist direkt abhängig von der Anzahl, Struktur und Verteilung der Bevölkerung. Während die Hansestadt Rostock und die Gemeinden im angrenzenden Stadt-Umland-Raum seit geraumer Zeit moderate bis nennenswerte Bevölkerungsgewinne verzeichnen, weisen die weiter entfernt liegenden Räume – von wenigen Ausnahmen abgesehen – vorwiegend Bevölkerungsverluste auf. Dabei hat insbesondere die sinkende Zahl schulpflichtiger Kinder in eher ländlich strukturierten Gebieten erhebliche Konsequenzen für Verkehrsanbieter. Eine Abnahme der Schülerverkehre, die eine zentrale Stütze der Angebotsstruktur des ÖPNV in diesen Regionen darstellen, führen zu Einnahmeverlusten und machen es besonders in dünner besiedelten Räumen schwierig, ein attraktives ÖV-(Grund-)Angebot aufrechtzuerhalten. 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 hierarchisch organisiertes ÖPNV-System mit ergänzenden flexiblen Mobilitätsangeboten für Pendler gezielt entgegenzuwirken. Insgesamt geht es hierbei um eine praktikablere Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, die entsprechend der unterschiedlichen räumlichen Entwicklungen (Stadt, Stadtrand und Umlandgemeinden) auf durchgängig vernetzte und an der Nachfrage orientierte differenzierte Mobilitätslösungen setzen muss.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sich neben der Anzahl 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. Dies betrifft unter anderem die behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen und Auskunftssystemen oder die Innengestaltung von Bussen mit mehr Platz für Rollatoren und Rollstühle. Die steigenden Ansprüche einer zunehmend Convenience-orientierten Gesellschaft verstärken vor diesem Hintergrund den Ruf nach einer allgemeinen Qualitätsverbesserung der Mobilitätsangebote.

2.2 Erwartungen im Kontext von Nachhaltigkeit

Ein weiterer Trend der letzten Jahre ist die stärkere Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte. 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. Darüber hinaus ist auch das ökologische Bewusstsein der Bevölkerung gestiegen, wodurch die Sensibilität für Umwelt- und Gesundheitsthemen zugenommen hat. Dies wiederum führt zu steigenden Ansprüchen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Luftreinhaltung und Lärmschutz. Der ÖPNV stellt im Vergleich zum privaten Pkw eine umweltfreundliche Alternative dar und wird in der Bevölkerung auch als solche wahrgenommen. Dennoch wird von Verkehrsunternehmen langfristig erwartet, dass sie ihr Angebot noch umweltfreundlicher gestalten, beispielsweise durch Busse mit alternativen Antriebsenergien wie Elektrizität, Erdgas oder Wasserstoff. Obwohl sich die Energiepreise aktuell auf ein Rekordtief eingependelt haben und die Ausgaben für die Mobilitätsausübung vor diesem Hintergrund gesunken sind, werden diese zukünftig voraussichtlich wieder steigen. Bei tariflichen Anpassungen ist daher langfristig darauf zu achten, dass auch finanziell schwächere Bevölkerungsgruppen – insbesondere unter der Annahme einer steigenden Altersarmut – uneingeschränkt Zugang zu erschwinglichen Mobilitätsangeboten haben.

Der Nachhaltigkeitsgedanke spiegelt sich dementsprechend auch in aktuellen politischen Zielsetzungen wieder. So setzt das EU Weißbuch Verkehr von März 2011 beispielsweise eine THG Reduktion im Verkehr von mindestens 60 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 fest. Auf Bundesebene soll nach dem „Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung“ der Bundesregierung von September 2010 der Energieverbrauch im Verkehr bis 2020 gegenüber 2005 um mindestens 10 Prozent und bis 2050 um mindestens 40 Prozent reduziert werden. Aktuell ist der Pkw mit 77 Prozent der größte CO₂-Emittent im Verkehrssektor. Hier kann der ÖPNV eine nachhaltige Alternative darstellen. Um jedoch Nutzer wirkungsvoll davon zu überzeugen, ihren Pkw zu Gunsten des ÖPNV öfter einmal stehen zu lassen oder ganz abzuschaffen, muss ein attraktives Mobilitätsangebot geschaffen werden, das für Nutzer einen erkennbaren Mehrwert darstellt. Hier reicht es nicht aus, Pkw-Fahrten lediglich zu problematisieren.

Ebenso haben auch ausschließlich Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Angebotsverbesserung keinen entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten. Auf begleitende restriktive Maßnahmen kann in der Regel nicht verzichtet werden – auch wenn sie im klassischen Sinne nicht zum Mobilitätsmanagement zählen. Erst im Zuge einer Veränderung der Rahmenbedingungen durch die Verkehrspolitik und -planung erfolgt mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Neubewertung dieser Rahmenbedingungen durch die einzelnen Verkehrsnachfrager. Die Neubewertung der Verkehrssituation durch Einzelne addiert sich dann sukzessive zu kollektivem Wandel, wenn es sich im Rahmen des individuellen Abwägungsprozesses bei der Verkehrsmittelwahl ergibt, dass nachhaltige Verhaltensweisen subjektiv-rational oder auch psychisch-emotional einen höheren Nutzen für die Verkehrsteilnehmer bieten. Unter dieser Voraussetzung kann es zu einer breiteren Diffusion nachhaltigen Handelns in der Bevölkerung kommen. Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass es vor allem einer Kombination von ganz unterschiedlichen Maßnahmen („push&pull“) bedarf, um akzeptable Verhaltensangebote für die Bevölkerung zu kreieren und auch zu kommunizieren. Dabei können mittels ökonomischer, in-

frastruktureller und organisatorischer Maßnahmen die bei der Inanspruchnahme einzelner Verkehrsträger entstehenden Belastungen und Nutzen so geändert werden, dass insgesamt neue Bewertungssituationen bezüglich der verschiedenen Verkehrssysteme geschaffen werden.

2.3 Verändertes Nutzerverhalten

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. Hier sind neue, differenzierte und flexible Mobilitätskonzepte gefragt, die für diesen Verkehrszweck ausreichende Nutzungsanreize bieten und gleichzeitig 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 Umweltverbunds (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 Prozent der Bevölkerung multimodal unterwegs, d.h. nutzen regelmäßig mehr als ein Verkehrsmittel pro Tag. Viel diskutiert wird in diesem Zusammenhang auch der Trend „Nutzen statt Besitzen“ oder alternativ „Mobilität statt Auto“ bzw. „Funktion statt Image“. In der Tat ist der Neuwagenkauf und Autobesitz insbesondere bei jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 29 Jahre in den letzten Jahren rückläufig. Neue Luxusgüter wie Smartphones oder stylische Fahrräder treten als neue Statussymbole verstärkt an die Stelle des privaten Autos. Die Nutzerpotenziale für neue, innovative Mobilitätsangebote, die auf den unbeschränkten Zugang (respektive Verfügbarkeit) statt auf den Besitz von Mobilitätsmöglichkeiten setzen, erscheinen vor diesem Hintergrund beachtlich und bei weitem nicht ausgeschöpft. Welchen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen solche flexiblen Lösungen tatsächlich erreichen können, wird dabei wesentlich von ihrer Qualität und Verlässlichkeit abhängen.

Die Kunden von heute und morgen erwarten jedoch noch weit mehr, als nur möglichst schnell, preiswert und bequem von A nach B reisen zu können. Kunden verlangen umfassende Problemlösungen – eben Convenience! Insbesondere die multimobilitätsgeneigte Zielgruppe der Best Ager lehrt uns, welchen Ansprüchen sich der ÖPNV zur Erfolgsmaximierung stellen muss. Es reicht heute nicht mehr aus, nur die on-trip-Phase für den Kunden zu planen und zu gestalten; zunehmend werden auch Problemlösungen, die die eigentliche Fahrtbeziehung übersteigen (pre- und after-trip-Phase) erwartet. Dazu gehört auch eine ausreichende Informationsversorgung über alle Aspekte der geplanten Fahrt einschließlich der Zielaktivität (Wegbeschreibungen, Öffnungszeiten etc.). Jedoch erst ein umfassender Service zur Bewältigung aller Hindernisse auf dem Weg zum Ziel und zurück (Hilfe bei der Gepäckbeförderung, Hilfe beim Ein- und Aussteigen etc.) ist in der Lage, den Komfort eines ÖPNV-„Marken“-Erlebnisses zuverlässig zu sichern. Es wird zunehmend erwartet, dass vielfältige Leistungsangebote rund um die eigentliche Mobilität herum das ÖPNV-Erlebnis über den eigentlichen Beförderungs- und Dienstleistungsradius hinaus verlängern.

2.4 Neue technische Lösungen

Die Einstiegshürden für die Ausübung von Multimodalität dürfen nicht unterschätzt werden. Wer mehr als ein Verkehrsmittel benutzt, ist auf vielfältige Informationen im Hinblick auf die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit sowie die aktuellen Nutzungs- und Abrechnungsbedingungen angewiesen. Für die Akzeptanz ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, diese Einstiegshürden abzubauen. 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 bspw. neue Varianten des Car- und Bike-Sharing (Free Floating), alternative Vertriebsplattformen und Ticketing-Systeme (e-Ticket, Handyticket) sowie integrierte Mobilitätsplattformen, die die Nutzung, Buchung und ggfs. Abrechnung der unterschiedlichen Angebote für den Kunden zusammenführen, entstanden. Dies bietet neue Chancen, die oben beschriebenen, individuellen Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Dabei ist darauf zu achten, dass die angebotenen Systeme von allen Zielgruppen – insbesondere auch den älteren, weniger technikaffinen Generationen – einfach zu bedienen sind und einen maximalen Komfort bei der Information, Buchung und Abrechnung von Leistungen bieten.

2.5 Entwicklungen auf dem Anbietermarkt

Auch im Automobilsektor hat der Pkw inzwischen einen Bedeutungswandel erfahren und steht schon längst nicht mehr (nur) für ein zu erwerbendes Luxusgut, sondern wird als „verkaufte Mobilität“ angesehen. Bereits seit längerer Zeit wird in größeren Zusammenhängen gedacht, was sich auch in der Werbung stringent widerspiegelt. Kunden wollen heute nicht mehr vorrangig ein Fahrzeug erwerben, sondern erwarten die Erfüllung ihrer Mobilitäts- und Sicherheitswünsche sowie die Einstellung eines bestimmten Lebensgefühls. Fahrzeughersteller reagieren darauf, indem sie nun „Mobilität in Kombination mit einem modernen Lebensgefühl“ vermarkten. Bestandteile der Wertschöpfungskette sind dabei nach wie vor Fahrzeugverkäufe, aber auch Angebote wie die zeitweilige Fahrzeugnutzung (Sharing-Konzepte, u.a. angereichert mit innovativen Attributen wie der Elektromobilität), Fahrten im Fernbus (Flixbus/MeinFernbus) oder mit dem Taxi (z.B. myTaxi). In gleicher Weise wie sich die Daimler AG neue Märkte erschließt, haben auch andere Interessenten ihre Portfolios erweitert, wie zum Beispiel Google mit selbstfahrenden Autos oder der Internet-Fahrdienstvermittler Uber auf dem Markt der Personenbeförderung. Zudem drängen auch große „Financial Services“-Anbieter auf den Markt, die ernsthaft prüfen, ob sie sich mit ihren im Mobilitätsmarkt an Bedeutung gewinnenden Kernkompetenzen in den Bereichen Kundendaten-, Abrechnungs- und Flottenmanagement zukünftig als Mobilitätsintegrator betätigen sollen.

Die genannten Beispiele machen deutlich, dass es bereits große kritische Schnittstellen zu den etablierten Anbietern im Nahverkehrsmarkt gibt. Dabei wächst die Sorge, dass es bei ungesteuerten Entwicklungen auch zu negativen Effekten für die angestrebten Klimaschutzziele und den Öffentlichen Verkehr kommen könnte. Konkret lässt sich dies am Beispiel des Car-Sharing darstellen. Während das klassische, stationsgebundene Car-Sharing überwiegend ergänzend zum

ÖPNV zum Einsatz kommt, finden Fahrten im Free-Floating-Car-Sharing nach letzten Umfragen oftmals auch alternativ zum ÖPNV statt. Ursachen für dieses unterschiedliche Nutzungsverhalten liegen in den differierenden Nutzungsbedingungen, Preisstrukturen und Fahrzeugkonzepten der beiden Angebotsvarianten. Während klassische, stationsgebundene Car-Sharing-Angebote eher auf komplementäre Mobilitätsbedürfnisse zum ÖPNV zielen (Ergänzung des ÖPNV in Tagesrandlagen, Freizeitverkehre ins Umland der Städte und Transportfahrten), findet man Free-Floating-Car-Sharing-Angebote überwiegend in den Zentren von Großstädten, wo die ÖPNV-Angebotsdichte und -qualität am höchsten ist. Die Unternehmensberatung Civity Management Consultants hat in einer Studie ermittelt, dass die Free-Floating-Car-Sharing-Fahrten dort vor allem Kurzstreckenfahrten ersetzen, die ehemals mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder Taxen zurückgelegt wurden. Nach ersten Erkenntnissen fühlen sich vor allem junge Menschen von dem neuen Car-Sharing-Angebot angesprochen. Sie besitzen oft keinen eigenen Pkw, finden alternative Angebote zum ÖPNV grundsätzlich attraktiv und nutzen auch gerne die Chance, bekannte Automarken einmal Probe zu fahren. Klimaschutzaspekte spielen bei diesen Wahlentscheidungen höchstens eine untergeordnete Rolle.

3. Best Practice im Mobilitätsmanagement

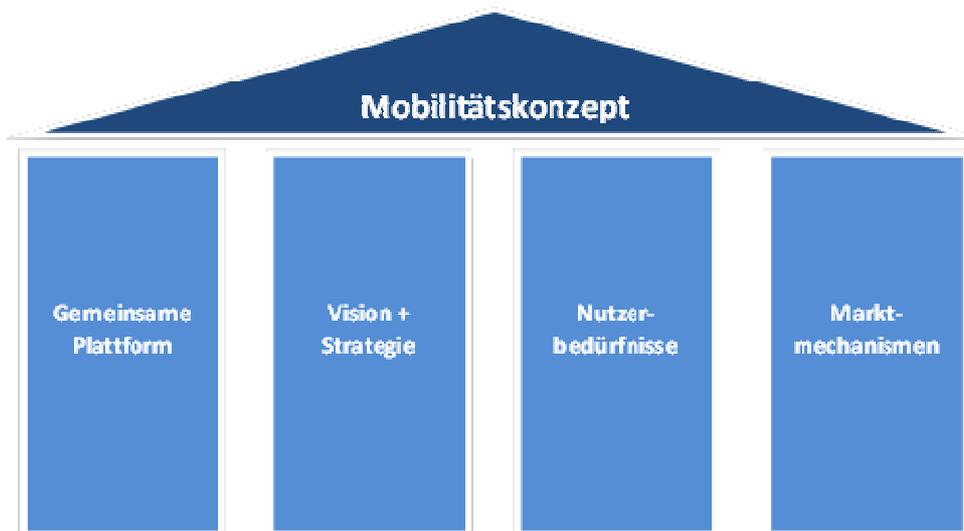
3.1 Die vier Pfeiler eines erfolgreichen Mobilitätskonzeptes

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

- baulich-architektonischen Ebene (z.B. Errichtung moderner Mobilstationen);
- organisatorischen Ebene (Koordination der Prozessgestaltung und Personalgestaltung);
- informellen Ebene (Kooperation im Hinblick auf die Aufgabenerfüllung).

Die Betrachtung verschiedener Best-Practice-Beispiele verdeutlicht in diesem Zusammenhang, wie wichtig es ist, langfristig und verlässlich für eine inhaltliche wie 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 ebenso gewährleisten, wie einen Einstieg neuer Akteure ermöglichen.

Die strategische Ausrichtung des künftigen Mobilitätskonzeptes sollte eine grundlegende Vernetzung des Mobilitätssystems vorsehen, bei der ein nachhaltiges und modernes Verkehrs-

system entsteht, das die Mobilitätswertkette vollständig integriert und dadurch die Verbraucherfreundlichkeit und Akzeptanz bei den Bürgern erhöht.

3.2 Einsatz integrierter Marketingmanagementstrategien bei der Verkehrssystemgestaltung

Spürbare Verhaltensänderungen in der Bevölkerung dürfen realistischerweise nur erwartet werden, wenn alle Marketinginstrumente (ökonomische, infrastrukturelle, organisatorische und kommunikative Maßnahmen) im Rahmen einer zugleich integrierten (vernetzten) und integrativen (beteiligenden) Strategie zum Einsatz kommen. Es ist eine neue Bewertungssituation für die Inanspruchnahme bestimmter Verkehrsmittel zu schaffen. Gefordert ist also die Umsetzung einer „echten“ integrierten Verkehrssystemgestaltung. In diesem Zusammenhang ist es hilfreich, „Stadtverkehr“ als Produkt-Mix (bzw. -Programm) zu betrachten. Kernaufgabe der verantwortlichen Planer ist die Beantwortung der Frage: „Welche Arten von Produkten (bzw. Verkehrsmitteln) sollen den Verkehrsteilnehmern in welchen Ausführungen (bzw. mit welchen Nutzenaspekten) angeboten werden?“ Der marketingspezifische Ansatz der Programmgestaltung geht davon aus, dass die Attraktivität eines Anbieters in dem Maße steigt, in dem dieser durch Bündelung von Produkten und Produktausführungen ein ganzes Nutzen- bzw. Problemlösungsfeld marktadäquat abdeckt. Entscheidend für die konkrete Ausgestaltung aller Einzelprodukte unter Berücksichtigung ihres Wirkungsgeflechtes untereinander ist der Bedarfszusammenhang aus Sicht der Kunden. Im Ergebnis sind sämtliche Verkehrsangebotsformen präzise aufeinander abzustimmen, so dass ein in sich schlüssiges Gesamtverkehrssystem mit exakt definierten Aufgaben für die einzelnen Verkehrsmittel mit ihren unterschiedlichen Ausführungen entsteht. Bisher sind die Verkehrssysteme nur bedingt aufeinander abgestimmt und oftmals unter Konkurrenzbedingungen geplant und umgesetzt worden. Zukünftig müssen die verschiedenen städtischen Verkehrssysteme unter einem integrierten Blickwinkel von Angebot und Nachfrage einerseits sowie einer ausgewogenen Verteilung der Nachfrage auf die einzelnen Verkehrssysteme andererseits (Stichwort: faire Marktmechanismen) weiterentwickelt werden.

Ein auf die Bedürfnisse der Region Rostock und der speziellen Zielgruppe der Multimobilitätsaffinen zugeschnittenes Marketingkonzept sollte vor allem die Anforderungen an vielfältige Beeinflussungsmaßnahmen erfüllen. Neben den für programmpolitische Entscheidungen grundsätzlich erforderlichen Marketing-Mix-Faktoren wie Produkt, Preis, Vertrieb und Kommunikation sind daher auch Ergänzungen wie Öffentlichkeit, Politik, Kooperationen und Finanzen zu berücksichtigen. Mögliche Ansätze einer derart umfassenden Marketingkonzeption decken insgesamt ein breites Spektrum ab, das von psychologischen Motivationsinstrumenten über Marken- und Produktstrategien bis hin zu restriktiven bzw. steuernden Reduktions- und Expansionsmaßnahmen reicht. So unterschiedlich die Maßnahmen in ihrer äußeren Erscheinungsform auch sein mögen, so komplementär haben sie für den Nutzenkomfort der Zielgruppe zusammenzuwirken. Sie sind deshalb zu einer vernetzten Gesamtdienstleistung – inklusive kreativer Kommunikationsdienstleistungen durch Werbung, Public Relation und persönliche Kundenbetreuung – zu addieren, um Marketingerfolge zu erzielen und Multimobilitätsinteressierte zu Multimobilen

zu machen. Grundsätzlich gilt, je mehr Maßnahmen miteinander verbunden sind, desto stärker stützen sie sich gegenseitig und erhöhen die Aufmerksamkeitswirkung.

Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass nachhaltiges Verhalten vor allem dann vermehrt gezeigt wird, wenn den Zielpersonen daraus keine Kosten oder sonstigen Nachteile entstehen. Strukturelle Verhaltensänderungen sind somit erzielbar, wenn die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass sich gesellschaftspolitisch unerwünschte Verhaltensweisen auch unter subjektiv-rationalen Gesichtspunkten nicht mehr lohnen. Diese Veränderung der Bewertungssituation kann nur im Rahmen eines breiten Instrumentenmix, der sowohl klassische ordnungsrechtliche Maßnahmen und finanzielle Anreize als auch freiwillige Vereinbarungen und Kommunikationsmaßnahmen berücksichtigt, erreicht werden. Initiativen mit aktiver Beteiligung und Vernetzung der wichtigen Akteure und einer umfangreichen Bürgerpartizipation wird hierbei eine besondere Bedeutung zugesprochen.

Wichtig für eine gesellschaftlich akzeptierte, konsensuale Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ist die Entwicklung von Basisstrategien, die sowohl persönliche Präferenzen (emotionale, situative Faktoren) stärker berücksichtigen als auch den Abschluss "gesellschaftlicher Verträge" (Bonus-/Prämiensysteme) miteinbeziehen. Für die Verkehrsteilnehmer muss hierbei jeweils der Nutzen der einzelnen Marketingmaßnahme deutlich herausgestellt werden. Keinesfalls dürfen alternative Verkehrsmittel zum Auto als "nationale Spaßbremse" empfunden werden (z.B. Handy-Verbote im ÖPNV). Viele Mobilitätsmanagementmaßnahmen der Vergangenheit griffen zu kurz, weil sie nur einzelne Aspekte der komplexen Verkehrssituation berücksichtigten (z.B. Korrektur einer verzerrten Wahrnehmung des ÖPNV-Angebotes durch public-awareness-Kampagnen).

4. Mobilitätsmanagement in der Region Rostock

In diesem Kapitel erfolgt eine Bestandsaufnahme für den Raum Rostock, die den Status Quo im kommunalen/regionalen Mobilitätsmanagement inkl. der aktuell erkennbaren Stärken und Verbesserungspotenziale ausweist. Die Informationen hierzu lieferte ein Workshop mit allen relevanten Akteuren der Region, die auf der Basis einer SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse) Strategien, Ziele und Maßnahmen für das zukünftige Mobilitätsmanagement in der Region Rostock definiert haben.

4.1 Bestandsaufnahme im Rahmen einer SWOT-Analyse

Die Beiträge zu den Angebotsstärken (S) und -schwächen (W) sowie Marktchancen (O) und -risiken (T) im Mobilitätsmarkt der Region Rostock wurden an vier Thementischen gesammelt. Jeder Workshopteilnehmer hat diese nacheinander aufgesucht, um dort sein jeweiliges Statement abzugeben. Auf diese Weise ist es gelungen, einen umfassenden Eindruck zur aktuellen Situation im Mobilitätsmarkt der Region Rostock zu gewinnen.

Nachfolgend werden die in der Region identifizierten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken integriert ausgewertet und einer Strategieableitung für die zukünftige Ausrichtung des Mobilitätsmanagements in der Stadt und im Umland zugeführt.

4.1.1 Einsatz der Stärken zur Nutzung von Marktchancen

In diesem Kapitel wird die Frage: „*Welche Potenziale ergeben sich aus der aktuellen Situation und wie kann die Region Rostock ihre Stärken so einsetzen, dass diese Potenziale erfolgreich erschlossen werden können?*“ beantwortet.

Tabelle 1: Kommunale Sicht auf die Stärken und Chancen in der Region Rostock

Stärken	Strategien	Chancen
Universitätsstadt: Zentrum für Innovation und Wissen	Vernetzung und Dialog: Industrie, Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung an einen Tischen bringen	Innovative Geschäftsmodelle erfordern mehr Kooperation unter den Akteuren
Tourismus: Potenzial für umweltfreundliche Mobilität	Integrierte Plattformen in Bereichen Tourismus und Mobilität <ul style="list-style-type: none"> • Information • Buchung • Zahlung / Abrechnung 	neue Konsummuster – Entwicklung der multimodalen Mobilität (besonders bei 18 bis 29-Jährigen)
Städte verfügen über relevante Steuerungsinstrumente für die E-Mobilität	Prüfung der kommunalrechtlichen Instrumente zur Förderung der E-Mobilität, z.B. <ul style="list-style-type: none"> • im Baurecht • im Steuerrecht • bei öffentlichen Ausschreibungen 	Experten gehen von einer evolutionären Ausbreitung der E-Mobilität aus (Marktreife ist keine Frage des „ob“, sondern „wann“).
Siedlungsentwicklung an Achsen und in zentralen Orten bietet Potenzial für effiziente ÖPNV-Anbindungen	Potenzialerschließung durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot auf den Hauptverbindungsachsen , das durch intelligente On-Demand-Konzepte Erschließungslücken ausgleicht	Steigende Nutzung mobiler Endgeräte, zunehmendes Angebot von Handy-Apps, die multimodale Mobilität erleichtern (teilAuto, MyTaxi)
Nahmobilität fördernde Stadtstrukturen und Benennung eines Radwegwartes	Erschließung weiterer Nutzerpotenziale im Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> • diebstahlsichere Abstellanlagen • Verbesserung des Radwegzustandes (Winterdienst) • Ausbau des Radwegenetzes 	gutes Radverkehrsklima

(Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 2: Sicht der Verkehrsunternehmen und des Verbundes auf die Stärken und Chancen in der Region Rostock

Stärken	Strategien	Chancen
Starke Stellung der lokalen Verkehrsunternehmen im Mobilitätsmarkt (aktuell noch durch Direktvergaben oder langfristige Verkehrsverträge vor Wettbewerb geschützt)	Positionierung im Hinblick auf die angestrebte Rolle im Mobilitätsmarkt der Zukunft: <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer Vision • Ableitung von Zielen und Strategien • Identifizierung von konkreten Handlungsfeldern • Aufstellung von Businessplänen für diese Felder 	Die zukünftigen Marktstrukturen bieten vielfältige Möglichkeiten, Zusatzeinnahmen zu generieren und den Kostendeckungsgrad zu erhöhen.
Starke Stellung der lokalen Verkehrsunternehmen im Mobilitätsmarkt (aktuell noch durch Direktvergaben oder langfristige Verkehrsverträge vor Wettbewerb geschützt)	Stärkung der regionalen Marke im Mobilitätsmarkt <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt oder Rückgewinnung der Kunden-, Vertriebs- und Abrechnungshoheit für die regionale Mobilität • Intensivere Betreuung der gewerblichen Kunden (Betriebliches Mobilitätsmanagement) • Intensivere Betreuung der privaten Mobilitätskunden (Kundenmanagement) • Erschließung vielfältiger Einnahmequellen, z.B. für Vertriebsleistungen, Verkehrsdaten, Kundenvermittlung, Werbung 	Die zukünftigen Marktstrukturen bieten vielfältige Möglichkeiten, Zusatzeinnahmen zu generieren und den Kostendeckungsgrad zu erhöhen.
Lokale Verkehrsunternehmen kontrollieren die Kundenschnittstelle	Strategische Positionierung als Informationsdrehscheibe der Mobilität <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer multimodalen Mobilitätsplattform mit umfangreichen, z.T. auch branchenübergreifenden Zusatzservices • Multi-Chanel-Access-Angebote • intelligente Preis-/Konditionenpolitik • Verknüpfung von Kundendaten mit Werbung • Generierung von Vertriebsprovisionen 	E-Ticketing <ul style="list-style-type: none"> • erschließt neue Kunden- und Einnahmepotenziale • ermöglicht intensivere Kundenbeziehungen (Steigerung Umsatzerlöse)

Stärken	Strategien	Chancen
Lokale Verkehrsunternehmen sind Experten in der betrieblichen Leistungserstellung <ul style="list-style-type: none"> • gut ausgebautes ÖV-System • Barrierefreiheit • nutzergerechte Tickets • VM-Verknüpfung (ÖV-Rad) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der (eigenen) Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Radverleih, Taxiservices etc.) • Angebot weiterer Zusatzfunktionen (Multifunktionskarten für diverse Anwendungen) 	Technikdiffusion <ul style="list-style-type: none"> • steigert Kundenakzeptanz für Angebotsalternativen • erleichtert die Realisierung multifunktionaler Angebote
VU haben starke Marken im ÖPV etabliert: <ul style="list-style-type: none"> • Angemessene Marktgröße • Hoher Bekanntheitsgrad • Solide Reputation 	Ausweitung des Markenkerns auf neue Produkte und Mobilitätsservices: z.B. <ul style="list-style-type: none"> • umfassendere Mobilitätsversprechen für Alle über die gesamte Reisekette hinweg • Premium-Versprechen differenzieren das Leistungsangebot und erreichen Statusbewusste • eine Qualitäts- und Komfortstrategie erreicht auch die anspruchsvolleren Zielgruppen 	Eine starke Marke gibt den Kunden ein attraktives, glaubwürdiges Mobilitätsversprechen.
VU in Querverbundstrukturen verfügen über wesentliche Elemente der E-Mobilität	Positionierung als integrierter Anbieter für Elektromobilität: z.B. <ul style="list-style-type: none"> • DL für Unternehmen mit E-Mobil-Flotten • DL für Pkw-Hersteller im Batterie-Leasing • Angebot integrierter Mobilpakete (M)IV-ÖPV 	Experten gehen von einer evolutionären Ausbreitung der E-Mobilität aus (Marktreife ist keine Frage des „ob“, sondern „wann“).
		Die Kosten für die Errichtung von Ladesäulen (E-Mobilität) sind mit rd. 17.000 € deutlich günstiger als der Bau einer Erdgastankstelle (rd. 300.000 €)

(Quelle: eigene Darstellung)

4.1.2 Einsatz der Stärken zur Reduzierung von Marktrisiken

Dieses Kapitel gibt Aufschluss darüber: „*Wie die Marktrisiken durch den gezielten Einsatz der kommunalen und regionalen Stärken wirksam reduziert werden können.*“

Tabelle 3: Kommunale Sicht auf die Stärken und Risiken in der Region Rostock

Stärken	Strategien	Risiken
Städte besitzen die Hoheit über Faktoren, die die Mobilität beeinflussen, aber nicht beliebig vermehrbar sind (Parkplätze, Straßenraum)	Weiterentwicklung des kommunalen Verkehrssystemmanagements <ul style="list-style-type: none"> intelligente Verkehrssteuerung nach ökonomischen und ökologischen Kriterien (z.B. CO₂-Ausstoß, Feinstaubemissionen) effiziente Infrastrukturnutzung (optimale Auslastung der Verkehrsinfrastruktur) 	Engpassfaktor Infrastruktur (ineffiziente Verkehrsabwicklung) Verkehrsemissionen (Feinstaub, Lärm etc.)
Benennung eines Mobilitätskoordinators	Stärkung der Stellung des Mobilitätskoordinators mit folgenden Aufgaben: <ul style="list-style-type: none"> strategische und zielorientierte Entwicklung des MM zentrale Steuerung der Projekte und Forcierung der noch offenen Aufgaben Sicherstellung, dass bei der Umsetzung wichtige Meilensteine, Abhängigkeiten und die Vorgaben aus der IT-Rahmenarchitektur berücksichtigt und eingehalten werden Einrichtung von Ausschüssen zur Untersuchung spezifischer Fragestellungen im MM Bündelung der lokalen und regionalen Fachkompetenz (institutionell übergreifend) 	Befugnisse, Mittel und kompetentes Personal sind ggf. zwischen Verbundstrukturen und ÖPNV-Unternehmen so verteilt, dass Chancen ungenutzt bleiben.

(Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 4: Sicht der Verkehrsunternehmen und des Verbundes auf die Stärken und Risiken in der Region Rostock

Stärken	Strategien	Risiken
Zunehmend bessere VM-übergreifende Informationen (z.B. DFI) Datengrundlagen zu Mobilität und Verkehr (VWV-Fahrplanauskunft)	Schaffung organisatorischer wie technologischer Schnittstellen und Standards mit dem Ziel, große Datenmengen auf der Kunden-, Service- und Infrastrukturebene zu generieren, zu verarbeiten und diese sicher, geschützt und effizient für die Geschäftsprozesse einzusetzen.	Werden Standards und Austauschformate heute von Technologieanbietern definiert, so sollte dies künftig mehr von den Mobilitätsanbietern selbst übernommen werden. Warten diese zu lange ab, besteht die Gefahr, dass schnell wachsende Internetunternehmen mit ihren oft kostenlosen Datendiensten diese Lücke besetzen.
Lokale Verkehrsunternehmen kontrollieren die Kundenschnittstelle	Strategische Positionierung im Hinblick auf die Make-or-Buy-Entscheidung: rechtfertigen <ul style="list-style-type: none"> der höhere Kundennutzen und Imagegewinn durch mehr Mobilitätskomfort die Einsparungen durch bessere Verkehrsdaten der geringere Aufwand für Fahrgastzählungen und Einnahmeaufteilungsverfahren Die erwarteten Erlössteigerungen durch ein erhöhtes Fahrtenaufkommen und zusätzliche Dienstleistungen die anfallenden Investitionen. Konsequente Prüfung neuer Angebote auf ihren Mehrwert und die Nutzerakzeptanz hin <ul style="list-style-type: none"> Marktforschungsinitiativen verschiedener Akteure in der Region zusammenführen und integriert auswerten 	E-Ticketing entwickelt sich evolutionär und nicht revolutionär <ul style="list-style-type: none"> Standardsetzung unzureichend Rechtliche Schranken der Datennutzung Geringe Zahlungsbereitschaften der verschiedenen Marktteilnehmer Erhebliche Investitionen in die informationstechnische Infrastruktur der Anbieter erforderlich Die Nutzenbewertung in der Investitionsrechnung ist komplex

Stärken	Strategien	Risiken
Lokale Verkehrsunternehmen kontrollieren die Kundenschnittstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer leistungsfähigen IT-Sstruktur (z.T. durch Outsourcing, um Kapital und Personal für zusätzliche Investitionen und Partnermanagement freizusetzen) • Betrachtung aller Prozesse, Systeme, Nutzeroberflächen und Produkte im ÖPNV unter dem Aspekt profitabler Zusatzerlöse 	Die Integration der komplexen neuen Serviceangebote stellt IT-Abteilungen vor große technische und organisatorische Herausforderungen und birgt ein erhebliches Investitionsrisiko.
Lokale Verkehrsunternehmen bilden mit ihrem Angebot das Rückgrat des intermodalen Verkehrs	Etablierung von „Smart Business Networks“ im Mobilitätsbereich <ul style="list-style-type: none"> • Lückenschluss im eigenen Angebot durch strategische Allianzen mit Spezialisten und Start-ups, die flexibel kooperieren und ihre Prozesse agil aufeinander abstimmen • Einbindung der Partner in eigene Vertriebs- und Informationsdienste (Generierung v. Skaleneffekten) 	Traditionelle Wertschöpfungsketten verlieren zunehmend an Bedeutung, weil <ul style="list-style-type: none"> • innovative Anbieter, • wachsende Vielfalt der Verkehrsmittel, • starke Vernetzung der Mobilitätskonzepte Partnerschaften unerlässlich
Querverbundunternehmen verfügen über die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Aufbau eines dichten Ladestellennetzes im Stadtgebiet	Entwicklung innovativer Geschäftsmodelle , die eine enge Kooperation zwischen der Automobilindustrie und Energiewirtschaft sowie weiteren Akteuren voraussetzt. <ul style="list-style-type: none"> • Abkopplung Autokauf von der Batterieversorgung • Etablierung von Leasing-Modellen (Fahrzeuge, Batterien) • CS-Flottenbetrieb durch Mobilitäts-DL (BMM) • Festlegung einheitlicher Ladestandards 	Henne-Ei-Problem der Elektromobilität <ul style="list-style-type: none"> • große Investitionen in die Ladeinfrastruktur erfordern eine hinreichende Nachfrage • Nachfrage entsteht erst bei einer hinreichenden Netzdichte an Ladestationen

Stärken	Strategien	Risiken
Verbundunternehmen sind heute schon das Bindeglied zwischen den lokalen und regionalen VU	Umfassende Klärung der künftigen Funktionen von Verbundunternehmen , z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Clearingstelle im Abrechnungsverfahren (Konkurrenzschutz für alle beteiligten VU) • Neugestaltung der Schnittstelle zwischen ÖPNV-Unternehmen und Tarifverbund 	Je nachdem, wie sich VU im zukünftigen Mobilitätsmarkt aufstellen werden, kann es zu einer stark wachsende Doppelstruktur auf der Verbund- und Unternehmensebene kommen, die den ÖPNV verteuert.
Zusammenarbeit der Akteure im ÖPNV/SPNV	Konzentration auf Maßnahmen, die sich bereits „im alltäglichen Betrieb“ (z.B. in anderen Städten) bewährt haben und ein großes Nutzerpotenzial aufweisen. <p>Szenariobasierte Entwicklung konkreter Businesspläne, um zukünftige Entwicklungen besser verstehen und einschätzen zu können.</p> <p>Experimentelle Lösungen in kleinem Maßstab bei kontrolliertem Einführungsrisiko</p>	Fehlinvestitionen in <ul style="list-style-type: none"> • unausgereifte Fahrzeugtechnologien, • längst überholte Smartphone-Applikationen und • E-Ticketing-Systeme auf Basis unsicherer Businesspläne, schwieriger Förder-situationen und unklarer Preisdegressionen der technischen Komponenten.
Kreativität bei der Nutzung knapper Ressourcen für die Weiterentwicklung im ÖPNV	Institutionenübergreifende Bündelung der lokalen und regionalen Kompetenzen und Ressourcen	Befugnisse, Mittel und kompetentes Personal sind ggf. zwischen Verbundstrukturen und ÖPNV-Unternehmen so verteilt, dass Chancen ungenutzt bleiben.

(Quelle: eigene Darstellung)

4.1.3 Abstellen von Schwächen zur Nutzung Marktchancen

In diesem Kapitel geht es um die Klärung der Frage: „*Wie können die kommunalen und regionalen Schwächen so ausgeglichen werden, dass die Marktchancen sinnvoll genutzt werden können?*“

Tabelle 5: Kommunale Sicht auf die Schwächen und Chancen in der Region Rostock

Schwächen	Strategien	Chancen
unzureichende Integration von BMM und KMM	Unterstützung der Unternehmen beim Aufbau von E-Mobil-Fahrzeugflotten als sichtbares Zeichen für die „Salonfähigkeit“ der neuen Antriebsoptionen	Diskussion um den Atomausstieg steigert die Akzeptanz alternativer Antriebsoptionen in der Bevölkerung

(Quelle: eigene Darstellung)

4.1.4 Abstellen von Schwächen zur Neutralisierung von Marktrisiken

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Frage: „*Wie können die kommunalen und regionalen Schwächen so abgestellt werden, dass die Marktrisiken effektiv neutralisiert werden?*“

Tabelle 6: Kommunale Sicht auf die Schwächen und Risiken in der Region Rostock

Schwächen	Strategien	Risiken
vielfältige Interessenkonflikte zwischen den beteiligten kommunalen Akteuren: Wirtschaft, Politik, Verwaltung etc.	Stakeholder-Analyse in der Politikarena (Konkretisierung der Interessenlagen) Schaffung einer gemeinsamen Plattform, um Ziele auszubalancieren und gemeinsame Initiativen für das Mobilitätssystem der Stadt zu priorisieren Einführung von Instrumenten zur gezielten Herbeiführung von Interessenausgleichen	Neuordnung des Mobilitätsmarktes (neue Wettbewerber, neue Geschäftsmodelle) • ggf. Entstehung von einseitigen Geschäftsmodellen zugunsten der Wirtschaft mit negativen Auswirkungen auf die Interessen von Anderen
Kooperation zwischen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung ungenügend ausgeprägt. • Empfehlungen aus Leitfäden werden oft nicht eingehalten • wirtschaftliche Interessen werden oft vorrangig berücksichtigt.	Frühzeitige Festlegung wesentlicher Kernpunkte in rechtsverbindlichen Plänen • Ausschöpfung der kommunalrechtlichen Mittel • Berücksichtigung von Planungsvorteilen für bestimmte Zielgruppen • Gewinnung von Multiplikatoren, die über Fach-/Entscheidungskompetenz verfügen	
Unzureichende Abstimmung zwischen Stadt, Landkreis und Land • Unterschiedliche Interessenlagen • verschiedene Finanzierungsformen	Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit und Übertragung der kommunalen Strategien zum Interessenausgleich auf die Stadt-Umland-Situation • u.a. auch regionale Finanzierungs- und Ausgleichsmechanismen entwickeln	

Schwächen	Strategien	Risiken
Fokussierte Meinungsbildung in Politik und Verwaltung fehlt • Politischer Wille unklar • Klares Bekenntnis, finanzielle Mittel für das KMM bereitzustellen, ist nicht erkennbar Rückkopplung zwischen Politik und Verwaltung ist unzureichend • u.a. einseitige Betrachtungen der Problemstellungen	Einleitung eines moderierten und koordinierten Entwicklungsprozesses, der alle MM-Akteure einbezieht • Erstellung eines <i>Rahmenkonzeptes</i> für alle Bereiche des MM inkl. Vision, Leitzielen und strategischen Handlungsansätzen • Erstellung einer <i>Rahmenarchitektur</i> für die integrierte Anwendung, den koordinierten Ausbau und die konsistente Entwicklung der Komponenten für das MM-Gesamtsystem • Erarbeitung eines <i>Aktionsprogramms</i> mit zeitlich aufeinander abgestimmten, ineinandergreifenden, sich gegenseitig verstärkenden Maßnahmen	
Fehlende strategische Gesamtplanung • Viele Einzelaktionen und Insellösungen • fehlende Vision für das KMM • Integration in andere Themenfelder unzureichend	Entwurf und Umsetzung einer Vision und Strategien , die klar formulieren, wie das zukünftige Mobilitätssystem der Stadt aussehen soll.	

Schwächen	Strategien	Risiken
begrenzte finanzielle Mittel <ul style="list-style-type: none"> viele Konzepte und keine Umsetzung Radverkehrsförderung unterfinanziert 	Identifizierung intelligenter Finanzierungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> übergeordnete Finanzierung im Sinne einer Anreizfinanzierung (ggf. unter Aspekten der Daseinsvorsorge) Bereitstellung von Risikokapital für innovative, neue Konzepte (start-ups) 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätskonzepte benötigen in der Regel eine Vorlaufzeit von mehreren Jahren bis die identifizierten Erlöspotenziale ausgeschöpft werden. Erfolgsvoraussetzung ist zudem eine kritische Masse an Nutzern.
Personalknappheit <ul style="list-style-type: none"> Stadtentwicklungskonzepte nicht stringent verfolgt Konzepte nicht konsequent umgesetzt 	Priorisierung der Maßnahmen der Aktionspläne nach Dringlichkeit und Wichtigkeit	
Mangelnde Flexibilität und Ängste vor Veränderungen	Erstellung von Personalentwicklungsplänen , um zukünftige Ressourcenbedarfe und benötigte Kompetenzprofile gezielt und frühzeitig zu entwickeln	Die sich verändernden Rahmenbedingungen und Aufgabenprofile im Mobilitätsmarkt erfordern neue Kompetenzen bei allen Beteiligten (Unterschätzung d. Change-Prozesses).
Naturräumliche Lage der Stadt Rostock (lange Wege durch die Warnow)		

Schwächen	Strategien	Risiken
Konkurrenzsituation zwischen VU bzw. vielmehr Aufgabenträgern (Stadt-Umland) <ul style="list-style-type: none"> Parallelverkehre Brechpunkte im Stadt-Umland-Verkehr 	schrittweiser Aufbau einer regionalen Kooperationskultur	
Unzureichende Attraktivität des ÖPNV im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> Keine Bevorrechtigung des ÖPNV vor dem MIV (Stauzeiten identisch) 		
Ungenutzte Potenziale im Bereich der Push-Faktoren, z.B. <ul style="list-style-type: none"> City-Maut Besteuerung von Firmenwagen Einrichtung von Sonderspuren 	Regulierende hoheitliche Eingriffe	Wille zur Verhaltensänderung bei vielen Verkehrsteilnehmern gering ausgeprägt
Ungenutzte Potenziale im Bereich der Pull-Faktoren, z.B. <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung von Fahrgemeinschaften, differenzierten Bedienungsformen Ausbau des Radwegenetzes 	verstärkte Etablierung von „On-Demand-Touren“	Rapide abnehmende Nachfrage im ÖPNV an der Grenze zwischen Stadt und Umland
Begrenzte finanzielle Mittel und Verteilungskampf um diese Mittel	Schaffung der Voraussetzungen, dass alle Maßnahmen als Daueraufgabe (im Hinblick auf Pflege, Optimierung, Qualitätssicherung) durch geeignete Betriebskonzepte fortgeführt werden können.	

Schwächen	Strategien	Risiken
mangelnde Anziehung privaten Kapitals / privater Investoren im Bereich Mobilität <ul style="list-style-type: none"> • Es fehlt ein „Macher“, der Interessenten anwirbt. • Schritt von Verwaltung in Wirtschaft gelingt oft nicht • Anreize passen nicht zu den Angeboten 	Einführung von Marktmechanismen, die einen fairen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, Geschäftsmodellen und Infrastrukturarten sicherstellen und den Einstieg neuer Akteure ermöglichen.	Kommerzielle Unternehmen werden sich nur dann an innovativen Lösungen beteiligen, wenn sie einen fairen Ertrag erwirtschaften können.
Fehlende Bürgernähe bzw. Balance zwischen Bürgernähe und Notwendigkeiten der Fachplanung nicht optimal	Entwicklung neuer Verfahren und Instrumente für urbane Teilhabe <ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung und Einbezug aller gesellschaftlicher Gruppen, u.a. auch zur Früherkennung zukünftiger Bedarfe 	Fehlende Resonanz der Verkehrsteilnehmer
Vernetzung von MIV und ÖPV unzureichend <ul style="list-style-type: none"> • Kein echtes multimodales Angebot • Keine durchgängigen Konzepte 	Entwicklung neuer Geschäftsmodelle , die Zusatzerlöse generieren bzw. Mischkalkulationen ermöglichen	Innovative Mobilitätsangebote oft auch dauerhaft nicht kostendeckend (z.B. Radstationen)
Viele Bausteine im KMM (fast nur ÖPV) <ul style="list-style-type: none"> • Keine Zusammenführung (Netzwerke) • Keine gemeinsame Vermarktung 	siehe Mobilitätskoordinator	

Schwächen	Strategien	Risiken
kaum durchgängig zu nutzende Verkehrsangebote über Systemgrenzen hinweg	Infrastrukturoffensive vor Informationsoffensive	Die Nutzeransprüche steigen parallel zu ihrer Bereitschaft, sich multimodal fortzubewegen.
Multimodale Mobilität verbreitet zur Zeit noch wenig „Glemmer“	Stufenweiser Ausbau des MM-Systems durch neue Dienste <ul style="list-style-type: none"> • Intensive Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit • Einstreuerung von „Quick-wins“, um Veränderungen sichtbar zu machen • Schnupperangebote schaffen Modernisierung bestehender Dienste durch Einbeziehung von aktuellen sozialen Medien, Verknüpfung mit Anreizsystemen, Freizeitgestaltung, Kultur und Kundenbindungsprogrammen 	Nutzer „müssen“ erst noch von den positiven Effekten eines funktionierenden KMM überzeugt werden. <ul style="list-style-type: none"> • Umstiegsbarrieren
Kooperative Systeme sind immer noch ein stark technisch getriebenes Forschungsthema, bei dem sozio-ökonomische Aspekte vernachlässigt werden.	Identifizierung und Herausstellung der Kompetenzen, Verantwortlichkeiten und Nutzenvorteile entlang der gesamten Serviceketten <ul style="list-style-type: none"> • Koordination öffentlicher und privater Stakeholder auf der kommunalen Ebene 	Geringe Bereitschaft privater Unternehmen, sich finanziell zu beteiligen oder Erleichterungen im ÖPNV überhaupt nur zuzulassen (fehlendes Verständnis)

(Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 7: Sicht der Verkehrsunternehmen und des Verbundes auf die Schwächen und Risiken in der Region Rostock

Schwächen	Strategien	Risiken
Der Aufbau einer eigenen, professionellen E-Ticketing-Infrastruktur stellt ÖPNV-Unternehmen vor große Herausforderungen.	Diskussion ... <ul style="list-style-type: none"> der rechtlichen Strukturen, die eine Beteiligung von ÖPNV-Unternehmen möglich machen. der unternehmerischen Frage „Wem gehört der Kunde/dessen Daten?“ einer gerechten Verteilung der Finanzierungslast Kompetenzsteigerung durch Bündelung für A Kompetenzverluste durch Outsourcing für B 	Neue DL im ÖPV für <ul style="list-style-type: none"> die integrierte Reisebuchung <ul style="list-style-type: none"> – Touch&Travel (Qixxit) – Multicity Kunden favorisieren Systeme nach dem One-stop-Shopping-Prinzip. Fernverkehrsanbieter generieren Skaleneffekte mit großen Nutzerzahlen.
In den Verkehrsunternehmen <ul style="list-style-type: none"> fehlendes spezialisiertes Know-how fehlende Investitionsmittel kaum Erfahrungen mit sehr risikoreichen Businessplänen 	Make-or-Buy-Entscheidungen im Fokus bzgl. <ul style="list-style-type: none"> Produkt- und Serviceangebot in der Mobilität Verkehrsplanung Verkehrsdatenmanagement Werbung Vertriebsstellen Call-Center-Funktionen IT-Anwendungen Strategische Prüfung , ob <ul style="list-style-type: none"> ein Einkauf von Fremdleistungen (Kooperation) die Eigenerstellung in Form von Konkurrenzangeboten (Full-Service-Anbieter) angestrebt werden soll. 	Neue DL im ÖPV für die <ul style="list-style-type: none"> multimodale Navigation <ul style="list-style-type: none"> – Moovel Community basierte Navigation <ul style="list-style-type: none"> – Nunav (ehemals greenway) Neue Mobilitäts-DL ergänzend zum ÖPV <ul style="list-style-type: none"> Car2go, DriveNow, tamyca Pocket Taxi, Alphacity, Fleetster Parkopedia Carpooling.com, flinc, Better Taxi MyTaxi

Schwächen	Strategien	Risiken
Erweiterte Kompetenzen für Einkauf und Partnermanagement von der Auswahl bis zur Vertragsgestaltung und dem operativen Management der Schnittstelle zu den Partnern müssen häufig noch aufgebaut werden.	Personalentwicklung in den neuen Kompetenzbereichen , die sich aufgrund der geänderten Marktstrukturen und neuen Geschäftsmodelle ergeben.	Die Marktakteure der neuen Mobilität vervielfachen sich: z.B. Lieferanten, physische und virtuelle Dienstleister. Damit wird auch die Auswahl von Zulieferern und Kooperationspartnern für die VU komplexer.
Lokale Verkehrsunternehmen besitzen nicht in allen zukünftig relevanten Tätigkeitsbereichen Kernkompetenzen bzw. können die ökonomisch erforderlichen Skaleneffekte erreichen.	Prüfung, wo Kooperationen mit IT-Dienstleistern, Energieversorgern, Telekommunikationsanbietern, der Deutschen Bahn und anderen ÖPNV-Unternehmen unter Kostenaspekten sinnvoll sind . <ul style="list-style-type: none"> Vertriebsanforderungen Abrechnungsanforderungen 	Internet-DL und TK-Anbieter mit starker Marke haben das Potenzial, sich zu Mobilitätsintegratoren (starken Wettbewerbern) zu entwickeln: <ul style="list-style-type: none"> ausgeprägte Technologiekompetenz starke Fähigkeit, Leistungen Dritter zu integrieren Fähigkeit, große Mengen an Kundentransaktionen zu bewältigen
Im Mobilitätsbereich wurde bisher ein Massenmarkt bedient. Mass-Customizing von Dienstleistungsangeboten sind die Ausnahme.	Entwicklung von Geschäftsmodellen, die den Nutzer in den Mittelpunkt stellen und Mobilität als abrufbaren Service anbieten <ul style="list-style-type: none"> Einführung von CRM-Systemen One-to-One-Marketing (Kommunikation) Mass-Customizing bzgl. Reisekette (Mobilitätsangebote) 	Kunden erwarten zukünftig eine weit differenziertere, an ihren individuellen Bedürfnissen orientierte Ansprache inkl. der damit verbundenen individualisierten Dienstleistungsangebote

Schwächen	Strategien	Risiken
Der ÖPNV-Markt ist derzeit noch defizitär. Verkehrsunternehmen verfügen damit über begrenzte finanzielle Mittel, sich gegen finanzstarke Wettbewerber zu behaupten.	Frühzeitige Positionierung auf dem sich verändernden Mobilitätsmarkt, z.B. als: <ul style="list-style-type: none"> • hocheffizienter Carrier • intermodaler Mobilitätsdienstleister (Mehrwerte-Dienstleister in Sachen Mobilität) • regionaler Mobilitätsintegrator 	Der Mobilitätsmarkt wird zunehmend attraktiv für finanzstarke Spieler aus anderen Industrien: <ul style="list-style-type: none"> • Telekommunikationsunternehmen (mobile Dienste) • Internet-Unternehmen (google maps), • Finanz-Dienstleister • E-Commerce-Unternehmen • Technologiekonzerne (stellen Plattformen) • soziale Netzwerke (like/share/take me to) • Mietwagenverleiher (Sixt) • Automobilunternehmen (BMW, Daimler) • Energieversorger.
IT ist nicht zwingend eine Kernkompetenz der lokalen VU	Entwicklung eines Clearing-Systems zur Integration / Abrechnung externer Leistungen <ul style="list-style-type: none"> • Abrechnung für die verschiedenen Transportmodi und Sub-Dienstleister mit unterschiedlichen Vertragsvarianten, Boni, Zu-/Abschlägen, Rabatten und Preisdeckeln • Gewährleistung der Interoperabilität einzelner Komponenten und unterschiedlicher Akteure • Anpassung der Dimensionierung der Systeme an die künftig steigenden Datenvolumina • Entwicklung neuer Algorithmen für innovative Abrechnungsformen (Best Price) 	Abrechnungsmodelle gestalten sich für Mobilitätsintegratoren wesentlich komplexer als im traditionellen ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Verbundtarife, • Zonentarife, • Zeit- und Sammelkarten • differenzierte Vertriebswege

Schwächen	Strategien	Risiken
IT ist nicht zwingend eine Kernkompetenz der lokalen VU	Notwendigkeit, sich technologisch zukunftsfähig aufzustellen <ul style="list-style-type: none"> • Implementierung einer übergreifenden Content-Plattform • Sicherstellung, dass alle Fahrplan-, Event-, Kunden- und Vertragsdaten, Angebote und Rabatte synchron gehalten und aktualisiert werden. 	Verarbeitungskomplexität der Mobilitätsdaten steigt stetig: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplandaten, Fahrzeugdispositionen und Verfügbarkeiten werden vernetzt und in soziale Netzwerke integriert • Informationsmedien sowie Vertriebswege werden vielfältiger und umfassen neben Smartphones klassische Mobiltelefone, Automaten, Vertriebsstellen, Kontrollgeräte, Haltestellenanzeigen oder Werbetafeln
		Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG entwickeln sich zu integrierten, überregionalen Mobilitätsunternehmen: <ul style="list-style-type: none"> • Fern- und Regionalverkehr sowie ÖPNV • Bike-Sharing • Car-Sharing (Flinkster: 4.500 Fahrzeuge in 140 Städten in D und A) Kooperationen mit anderen Anbietern werden verhandelt (Automobilherstellern) <ul style="list-style-type: none"> • Daimler AG: car2go • BMW: DriveNow (Berlin, München, D) • greenwheels konsolidiert lokale Initiativen zu überregionalen und internationalen Angeboten

Schwächen	Strategien	Risiken
Lokale VU verfügen lediglich in der Minderzahl über eigene Car- und Bikesharing-Systeme.	Konzipierung neuer Angebote für multimodale ÖPNV-Kunden , die sich von ÖPNV-Abonnenten zu ÖPNV-Gelegenheitskunden gewandelt haben. <ul style="list-style-type: none"> Kundenbindung über die Vermittlung intermodaler Mobilitätsangebote 	Kannibalisierung des klassischen ÖPV durch Car- und Bikesharing-Systeme <ul style="list-style-type: none"> gesicherte Aussagen über Substitutionseffekte noch nicht möglich Erste Studien zeigen, dass bis zu 50% der Nutzer von Fahrradverleihsystemen Fahrten, die sie vorher mit dem ÖPV zurückgelegt haben, ersetzen
	Positionierung der Verbundunternehmen gegenüber neuen Mobilitätsintegratoren , zu deren Kerngeschäft die IT-gestützte Leistungsbündelung, -vermarktung und -abrechnung auf Basis leistungsstarker IT-Systeme gehört. <ul style="list-style-type: none"> ggf. regionale Ausrichtung eines Portals in Verbindung mit der Tourismuszentrale und regionalen Veranstaltern (Medien, Sportvereine, Konzerthallen, Theater, Kino) 	Mittelfristig wird sich das heute übliche EAV grundlegend ändern: <ul style="list-style-type: none"> Verbundkosten werden transparent auf die Nutzer umgelegt Vertriebsprovisionen werden individuell abgerechnet Einnahmen werden kunden- und fahrtenscharf zugerechnet und nach individuellen Kosten der Verkehrsmodi differenziert Telematik-Entwicklungen ermöglichen neue Abrechnungskonzepte <ul style="list-style-type: none"> Pay-as-you-drive (nach Fahrstrecke) Pay-how-you-drive (nach Fahrerverhalten)

Schwächen	Strategien	Risiken
	Zielgruppen und Marktsegmente der Mobilitätsnutzer neu definieren <ul style="list-style-type: none"> Ermittlung individueller Kundentypgruppen mit unterschiedlichen Wertvorstellungen Identifizierung der Kundentyp-spezifischen Nutzerpotenziale 	Die klassischen Segmentierungen greifen zu kurz. Neben Kriterien wie Komfort, Reiseanlass, Preisbereitschaft sowie Zeitpunkten und Orten sind auch immer mehr emotionale und soziostrukturelle Faktoren zu berücksichtigen.
	Einrichtung eines einfachen und flexiblen Kundenzugangs: <ul style="list-style-type: none"> Schaffung einheitlicher Standards Lösen der Schnittstellenproblematik Integrationsfähigkeit aller Leistungen herstellen 	Kunden bevorzugen ein „one-stop-shopping“
	Entwicklung und Tests von Business Cases für Geschäftsmodelle integrierter Mobilität <ul style="list-style-type: none"> Integration von Mobilitätsangeboten (multimodales Reiseerlebnis aus einer Hand) Aggregation von Mobilitätsdiensten Dritter (multimodale Plattform bündelt Fremdleistungen) 	
mangelnde Kenntnis der Preisbereitschaften für Mobilitätsleistungen und Zusatzservices	Intensivierung der Marktforschung zur Herstellung von Klarheit über Nachfrage- und Erlöspotenziale <ul style="list-style-type: none"> Evaluierung der Mehrwerte von geschlossenen Mobilitätsketten / innovativen Dienstleistungen 	

Schwächen	Strategien	Risiken
Vielfältige Systembrüche, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr		Kriterien für die VM-Wahl sind nicht neu (Zeit, räumliche Flexibilität, Nutzungsflexibilität, Komfort, Unterhaltung, Sicherheit, Preis, Umweltverträglichkeit)
eigene Bahnwelt für Datenströme <ul style="list-style-type: none"> • Datenschnittstellen nicht standardisiert • Technische Lösungen derzeit nicht in Sicht 	Beschreibung einer IT-Rahmenarchitektur als Grundlage eines intermodalen Mobilitätsmanagements <ul style="list-style-type: none"> • Relevante Prozesse • Rolle der einzelnen IT-Komponenten • Zusammenwirken der Orga-Einheiten und IT-Komponenten • Verbindliche Vorgaben zu Schnittstellen & Standards 	
	Maßnahmen der Wirtschaftsförderung zur Reduzierung der Risiken <ul style="list-style-type: none"> • z. B. Anschubfinanzierung) Zugang zu Investitionskrediten <ul style="list-style-type: none"> • z.B. staatliche Förderprogramme Gewährung von Privilegien <ul style="list-style-type: none"> • im öffentlichen Raum (Parkplatzprivilegien) • im Straßenverkehr (Sonderfahrspuren) Gewährung von Steuervorteilen oder Zugang zu Investitions-/Risikokapital <ul style="list-style-type: none"> • für Start-Ups- oder Spin-off-Unternehmen 	Die Entwicklung und Umsetzung von alternativen Nutzungsstrategien ist als Geschäftsmodell mit einigen finanziellen Risiken verbunden.

(Quelle: eigene Darstellung)

4.2 Zukünftige Handlungsfelder im kommunalen/regionalen Mobilitätsmanagement

Im Rahmen der SWOT-Analyse wurden zahlreiche Ansatzpunkte, positive Voraussetzungen und Chancen für das Mobilitätsmanagement herausgearbeitet, jedoch auch Defizite und Risiken benannt. Aus diesen Hinweisen sowie weiteren Eingaben der Akteure im Verlauf des Projektes konnten schließlich zahlreiche Strategien zum weiteren Vorgehen im kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagement abgeleitet werden.

4.2.1 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"> einer interdisziplinären Plattform für die Vernetzung von Industrie, Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Verwaltung einer (inter-)kommunalen Plattform für die Intensivierung der kommunalen/regionalen Zusammenarbeit 	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"> Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen 	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit	x	x	x
<u>Festlegung MM-Eckpunkte in rechtsverbindlichen Plänen</u> <ul style="list-style-type: none"> Integrierter Einsatz von Push&Pull-Faktoren Etablierung fairer Marktmechanismen Berücksichtigung von Barrierefreiheit 	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"> Gestaltung attraktiver (multimodaler) Mobilitätspunkte Entwicklung neuer Geschäftsmodelle 	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit			x
<u>Erstellung von Personalentwicklungsplänen</u> , um zukünftig benötigte Kompetenzprofile frühzeitig zu entwickeln <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung neuer Verfahren für urbane Teilhabe 	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
<u>Koordination öffentlicher und privater Stakeholder</u> auf der kommunalen/regionalen Ebene <ul style="list-style-type: none"> z.B. gemeinsamer Aufbau von eMobil-Fahrzeugflotten 	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x

(Quelle: eigene Darstellung)

4.2.2 Aktionsplan für die Beiträge der Verkehrsorganisationen zum Mobilitätsmanagement

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

(Quelle: eigene Darstellung)

Ansätze und Empfehlungen, die sich auf eines der im Rahmen des Projektes gesondert bearbeiteten vier Teilkonzepte des kommunalen Mobilitätsmanagements beziehen oder Einfluss auf diese haben, werden nachfolgend vertiefend dargestellt.

5. Kurzfassungen der Teilkonzepte 1 bis 4

5.1 TK 1 Mobilitätszentrale / Mobilitätsportal

5.1.1 Gestaltungsanforderungen an attraktive Mobilitätsservices in der Region Rostock

Die Kundenanforderungen an attraktive Mobilitätsangebote sind komplex und vielfältig. Nur wenn es gelingt, diese ausreichend im Leistungserstellungsprozess zu berücksichtigen, können die derzeit noch bestehenden Einstiegshürden für die Ausübung von Multimodalität abgebaut werden. Welches multimodale Verhaltenspotenzial in der Region Rostock durch eine Verbesserung der Mobilitätsangebote angesprochen werden kann, zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 8: Zielgruppen und ihr multimodales Verhaltenspotenzial in der Region Rostock

Zielgruppen	Anteil in der Bevölkerung aktuell [in %]	multimodales Verhaltenspotenzial gesamt	multimodales Verhaltenspotenzial mit guter Zielerreichung
<u>Monomodale Autofahrer</u> <ul style="list-style-type: none"> 100% aller Wege im Wochenrhythmus werden mit dem MIV zurückgelegt >75% aller Wege im Wochenrhythmus werden mit dem MIV zurückgelegt 	<u>50,9</u> 37,7 13,2	26,4 % (abs. 54.000) siehe Multimodale	9,3% für häufigere ÖV-Nutzung (abs. 18.960 Einwohner) 10,7% für häufigere Rad-Nutzung (abs. 21.810 Einwohner)
<u>Multimodale</u> <ul style="list-style-type: none"> MIV-ÖV MIV-Rad Trimodale Rad-ÖV 	<u>36,2</u> 14,1 13,4 6,9 1,8	<ul style="list-style-type: none"> In dieser Zielgruppe können ebenfalls noch weitere Fahrten vom MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden. Die Klimaschutz-Effekte sind jedoch deutlich geringer einzuschätzen als in der Zielgruppe der monomodalen Autofahrer (insbes. mit 100% aller Wege). 	
<u>Monomodale</u> <ul style="list-style-type: none"> ÖV-Nutzer Fahrradfahrer Fußgänger 	<u>12,9</u> 8,9 2,4 1,6	<ul style="list-style-type: none"> Diese Zielgruppe gilt es in ihrem aktuellen Verhalten zu bestätigen. 	

(Quelle: eigene Darstellung)

Insgesamt bedarf es vielfältiger multimodaler Angebotsformen, die die zentralen Kundenanforderungen erfüllen und es dadurch weiten Nutzerkreisen erst ermöglichen, sich mit einem vertretbaren Aufwand multimodal zu verhalten. Welche Kundenanforderungen konkret erfüllt sein müssen, damit das multimodale Verhaltenspotenzial erschlossen werden kann, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 9: Zusammenführung von Kundenanforderungen und Mobilitätsangebotsformen

Klassische Mobilitätselemente	Zentrale Kundenanforderungen <i>(Ihre Erfüllung ist die Voraussetzung für eine breite Diffusion multimodalen Verhaltens in der Gesamtbevölkerung.)</i>	Neue, ergänzende Angebotsformen
Pkw-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Car-Sharing (one-way): inkl. Verleih von Kindersitzen und Angebot unterschiedlicher Fahrzeugkonzepte • Mietwagen • Mitfahrgelegenheit • privates Auto-Teilen bzw. private Pkw-Ausleihe • Taxi-Dienste • <i>(Lieferdienste – kein Sharing-Angebot i.e.S.)</i> 	<p style="text-align: center;">} Sharing-Angebote</p>
Fahrrad-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradverleih: inkl. Lastenfahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger für die Beförderung von Kindern • Radabstellanlagen/Diebstahlschutz (mit oder ohne Werkstattservice) 	<p style="text-align: center;">} Fahrrad-Verleihsysteme</p>
ÖV-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • hochfrequentes, flächendeckendes, verlässliches und pünktliches Leistungsangebot im ÖPNV • familienfreundliche Gestaltung von Bahnhöfen, Zügen und Bussen • Bike&Ride sowie verlässliche Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln • Park&Ride: u.a. auch Fahrgemeinschaftsparkplätze an Autobahnauffahrten • Zubringer-Lösungen im Hinblick auf die Weiterfahrt vom Bahnhof in das Stadtgebiet 	<p style="text-align: center;">} Mobilstationen</p>
Angebotsvernetzung	<ul style="list-style-type: none"> • mehr Personalpräsenz • Vollkostenvergleich: z.B. Mobilitätsdurchblick Schweiz • Mobilitätserziehung: Kindergarten und Grundschule • Echtzeit-Verkehrsinformationen und dynamisches Routing • Mobilität am Zielort <ul style="list-style-type: none"> ○ integrierte Mobilitäts- und Touristeninformation ○ Zugang aller Mobilitätsangebote auch für Besucher und Tagesausflügler ○ spezielle Mobilitätsangebote für Urlauber 	<p style="text-align: center;">} Mobilitätsservices</p>

(Quelle: eigene Darstellung)

Aus den genannten Nutzeranforderungen lassen sich nun wiederum die nachfolgend aufgeführten Kernthemen für ein Betriebskonzept zur Bereitstellung umfangreicher Mobilitätsangebote in der Region Rostock ableiten.

Tabelle 10: Zentrale Gestaltungsaspekte für moderne Mobilitätsdienstleistungen

Zentrale Aspekte für die Gestaltung von modernen Mobilitätsdienstleistungen	Realisierungsperspektiven in der Region Rostock aus Akteurssicht
<p>Schaffung einer gemeinsamen Plattform für ein integriertes regionales Mobilitätsmanagement.</p> <p><i>Stärkung von Vernetzung und Dialog!</i></p>	<p>Etablierung einer Austauschplattform (z.B. in Form eines Lenkungsausschusses) zur stärkeren Vernetzung der relevanten Akteure und zur Gewährleistung eines intensiveren Dialogs über die strategische Gestaltung eines integrierten Mobilitätsmanagements in der Regiopole Rostock mit dem Ziel einer Konzentration des politischen Willensbildungsprozesses im Verkehrssektor.</p>
<p>Praktikablere physische Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.</p> <p><i>Die Mobilitätszentrale kann nur so gut sein, wie das von ihr vertriebene Produkt!</i></p>	<p>Durchgängig nutzbares, barrierearmes physisches Mobilitätsangebot (z.B. Ausbau der Radverkehrsanlagen und erste Initiativen zur Errichtung von Mobilstationen bzw. ‚Mobilitätshubs‘)</p>
<p>Aufbau der organisatorischen Strukturen für eine intensivere Kooperation der lokalen und regionalen Mobilitätsdienstleister</p> <p><i>Kooperation als Notwendigkeit!</i></p>	<p>Umfassende Kombination der ÖV-Angebote mit nachfragegerechten flexiblen Mobilitätslösungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Car-Sharing (stationsgebunden/-ungebunden) • Fahrradverleihsysteme (inkl. Pedelecs/elros) • Automiet- und Taxidienste • private Mitnahmeverkehre/privates Autoteilen • Integration Gepäck- und Zustellservices
<p>Entwicklung kreativer Tarifkonzepte im Sinne von integrierten Mobilpaketen.</p> <p><i>Betonung von Preis-Leistungs-Argumenten!</i></p>	<p>Entwicklung einer Kundenkarte, die den Zugang zu weiteren Leistungen vereinfacht und als Vorstufe einer „MobilCard“ angesehen werden könnte (z.B. RostockCard).</p>
<p>Informativische Verknüpfung aller verfügbaren Mobilitätsservices und Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für alle Kunden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationsportal • Mobilitätszentrale <p><i>„One-stop-shopping“!</i></p>	<p>Aufbau einer multimodalen Online-Mobilitätsplattform auf Basis der vorhandenen Auskunftsplattformen im ÖPNV (z.B. Datendrehscheibe).</p> <p>Aufbau einer Mobilitätszentrale, die anbieterübergreifend über alle integrierten Mobilitätsservices in der Region Rostock informiert.</p>
<p>Geschlossenes, einheitliches Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit.</p> <p><i>„One face to the customer“!</i></p>	<p>Stärkung des Verkehrsverbundes Warnow (VWV) als Dachmarke für alle Mobilitätsanbieter der Region Rostock im Rahmen einer hierarchischen Markenarchitektur.</p>

(Quelle: eigene Darstellung)

5.1.2 Stufenkonzept für den Aufbau der Mobilitätsservices in der Region Rostock

Aus Sicht der meisten Akteure im VVW ist es wünschenswert, organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen prinzipiell zu trennen und zunächst vor allem organisatorische Maßnahmen stärker bei der Umsetzung eines geeigneten Betriebskonzeptes zu berücksichtigen. Diese erscheinen leichter umsetzbar, versprechen folglich Quick wins, die es wiederum ermöglichen, Erfahrungen zu sammeln, die dann auch zu mehr Vertrauen führen und das Anstoßen weiterer Schritte erheblich vereinfachen können. Ein kleinschrittiges Vorgehen mit klarer Vision ist somit das Mittel der Wahl bei der Einführung komplexerer Mobilitätsservices in der Regiopole Rostock. In einem konkreten, mehrstufigen Umsetzungskonzept ergeben sich vor diesem Hintergrund die folgenden Ausprägungen in der Region Rostock:

Tabelle 11: Umsetzungsstufen und Leistungsausprägung im KMM-Modell der Region Rostock

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

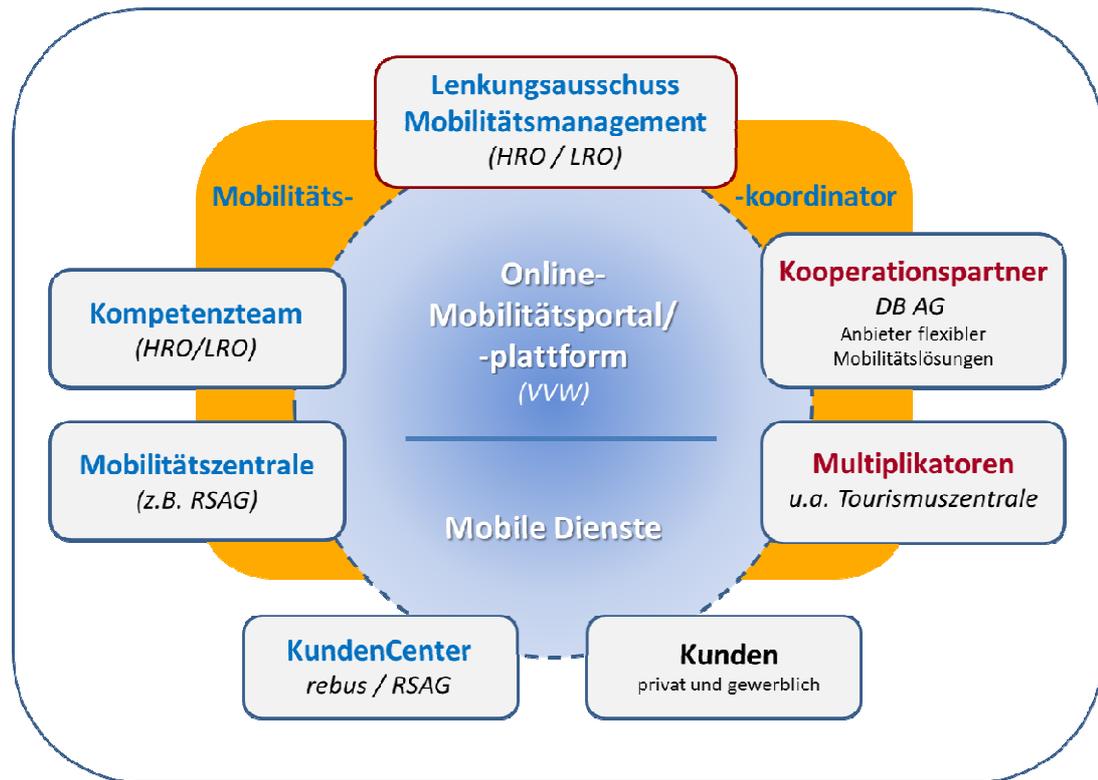
Umsetzungsstufe	Mobilitätszentrale (MZ)	Mobilitätsportal (MP) / Mobile Dienste	Begleitaspekte
1. Aufbaustufe <i>(bis 2020)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau MZ-Kooperationen • Erweiterung Beratungsangebote (Parkhausbelegungen, Flugverkehr, Linienschiffsverkehr) • Vorbereitung der Leistungsüberführung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

(Quelle: eigene Darstellung)

5.1.3 Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung in der Region Rostock

Ein stabiles Trägernetzwerk ist einer der Grundpfeiler eines funktionierenden Mobilitätsmanagements. Daher werden hier ergänzend die Strukturen beschrieben, die zum Aufbau der skizzierten hochwertigen Mobilitätsservices beitragen können. Da es für die meisten der im Leistungsspektrum genannten Themen bereits Angebote lokaler Akteure gibt, gilt es zunächst, diese mittels ausgewogener Feinkonzepte für die Mitarbeit an der gemeinsamen Aufgabe zu gewinnen. Soll in der Hansestadt Rostock ein tragfähiges, in sich konsistentes Mobilitätsmanagementsystem entstehen, sind darüber hinaus die verschiedenen, sich gegenseitig beeinflussenden Wirkungsbereiche eng miteinander zu verzahnen. Die beste Mobilitätsberatung im Sinne des Klimaschutzes nützt nichts, wenn die Kunden anschließend im Verkehrssystem nicht die Bedingungen vorfinden, die ihnen eine Umsetzung der Empfehlungen auch wirklich nahelegen. Um ein „*System aus einem Guss*“ zu ermöglichen und zugleich die Voraussetzungen für eine stetige Anpassung und Weiterentwicklung der Mobilitätsservices zu schaffen, empfiehlt sich eine Orientierung an dem nachfolgend dargestellten Organisationsmodell:

Abbildung 3: Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung



(Quelle: eigene Darstellung)

Die Funktion des **Lenkungsausschusses** besteht im Wesentlichen darin, einen engeren, auf die spezifischen Belange des Mobilitätsmanagements fokussierten Dialog zwischen den in der Hansestadt Rostock und im Landkreis Rostock auf den verschiedenen Gestaltungsebenen verantwortlich tätigen Akteuren zu ermöglichen. Diese Form einer Konzentration der fachlichen Entscheidungskompetenz soll idealerweise dazu führen, dass Interessengegensätze zukünftig schneller und effektiver ausbalanciert, strategische Entwicklungen im Rahmen konsistenter fachbereichsübergreifender Aktionspläne vorangetrieben und einheitliche Vorgaben für die konkrete Maßnahmengestaltung (u.a. auch für die Mobilitätszentrale) gemacht werden.

Als Grundstruktur für ein zusammenhängendes Netz aus Beratungseinrichtungen in der Regio-pole Rostock bietet sich ein **dezentrales Servicekonzept** mit abgestuften Beratungsleistungen an. Die umfangreichsten Leistungen im direkten Kundenkontakt werden in Mobilitätszentralen angeboten, während die angeschlossenen Kundencenter weitgehend ihr heutiges Leistungsspektrum aufrechterhalten. Dabei gilt für alle Beratungseinrichtungen gleichermaßen, dass Servicekonflikte im Zuge einer Präsenz- und Telefonberatung in Personalunion nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Wird also ein bestimmtes Kundenaufkommen überschritten, empfiehlt sich die Einrichtung einer separaten Kunden-Hotline, wie es die RSAG für ihre Beratungsangebote bereits getan hat. Alle Servicestellen profitieren dabei von dem Anschluss an eine **Online-Mobilitätsplattform**, die auch Endkunden sämtliche Angebote digital zur Verfügung stellt und von einem externen IT-Dienstleister im Auftrag des VWV betrieben wird. Anfragen, Umbuchungen oder Stornierungen in den Tagesrandstunden oder nachts außerhalb der

Öffnungszeiten könnten – eine entsprechende Vereinbarung vorausgesetzt – ggf. von den lokalen Kooperationspartnern (z.B. Taxizentrale) bearbeitet werden.

Als **Betreiber der Mobilitätszentrale** käme grundsätzlich die RSAG in Betracht. Sie übernimmt heute schon wesentliche Funktionen eines Mobilitätsintegrators und verfügt darüber hinaus auch über die wirtschaftliche Leistungskraft sowie die administrativen Voraussetzungen, um die Einrichtung tragen zu können. Zudem ist die RSAG gut in den kommunalen Strukturen verankert, so dass eine reibungslose Zusammenarbeit mit allen bereits am Markt vorhandenen Akteuren von Beginn an gesichert wäre. Weitere Akteure sind dann über noch auszuhandelnde Kooperationsverträge einzubinden. 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, hat es sich als hilfreich erwiesen, das operative Kundengeschäft einer Mobilitätszentrale durch den **Aufbau eines flankierend tätigen Kompetenzteams** zu ergänzen. Auf diese Weise ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Mobilitätsservices auf Basis der im Kundengeschäft gewonnenen Erkenntnisse gewährleistet. Das operative Kundengeschäft deckt hierbei alle oben beschriebenen Leistungen der Information, Beratung, Reservierungs- und Verkaufsvorgänge sowie spezieller Services (z.B. Beschwerdemanagement) ab. Das Kompetenzteam, das vom VVW koordiniert wird, kümmert sich ergänzend um:

- die Weiterentwicklung der Mobilitätsservices (im Hinblick auf offline/online-Angebote),
- die kommunale und regionale Koordinierung und Vernetzung (Gremienarbeit),
- die Öffentlichkeitsarbeit und
- spezielle Geschäftsfelder wie die Mobilitätsberatung in Bildungseinrichtungen, die Betreuung von Austauschprozessen mit Interessengruppen (z.B. Behindertenverbänden), die betriebliche Mobilitätsberatung und das Neubürgermarketing.

Bei der Ergänzung des ÖV-Angebotes durch neue, flexible Mobilitätslösungen hat sich in aktuellen Studien gezeigt, dass die Einbindung etablierter, ausgereifter Systemlösungen einer Eigenherstellung klar vorzuziehen ist. Diese Einschätzung teilen auch die Akteure in Rostock und favorisieren die Zusammenarbeit mit spezialisierten **externen Kooperationspartnern**, z.B. in den Bereichen Car-/Bike-Sharing, private Mitnahmeverkehre (z.B. flinc), Mietwagen- und Taxidienste sowie Gepäck- und Zustellservices. Als hilfreich in diesem Zusammenhang hat sich auch die Einbeziehung von Hotels, Gaststätten und Tankstellen als Akku-Wechselstationen im E-Bike-Betrieb erwiesen. Weiterhin zu nennen sind hier **Multiplikatoren**, die es den Mobilitätsanbietern erheblich erleichtern können, den Kontakt zu potenziellen Zielgruppen herzustellen, z.B.:

- Tourismuszentrale;
- Schulen und weitere Bildungseinrichtungen;
- Seniorenresidenzen;
- Unternehmen, weitere Arbeitgeber und Gewerkschaften;
- Immobilien- und Wohnungswirtschaft;
- Freizeiteinrichtungen;
- Interessenverbände;

- Verbraucherzentralen;
- Krankenkassen;

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.

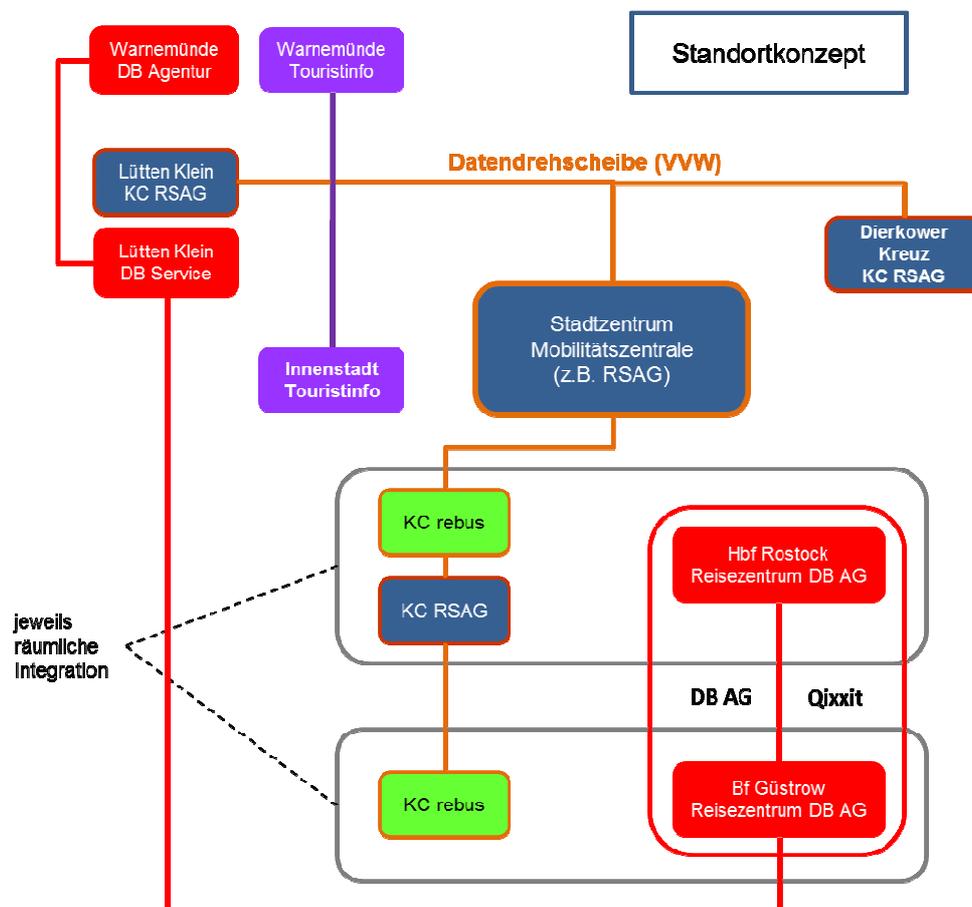
5.1.4 Vertriebsstruktur für die Mobilitätsangebotsformen in der Region Rostock

Die Vertriebsstruktur stellt eine Kombination aus Präsenz- und Onlineangeboten dar. Wesentliche Bestandteile sind:

- 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 (VfW), App's/QR-Codes der angeschlossenen Kooperationspartner (Anbieter der flexiblen Mobilitätslösungen);

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

Abbildung 4: Räumliche Struktur der Beratungseinrichtungen in der Region Rostock



(Quelle: eigene Darstellung)

5.1.5 Einführung einer ServiceCard als multifunktionales Zugangsmedium zu den Mobilitätsservices

Der Gedanke, eine ServiceCard als multifunktionales Zugangsmedium zum ÖPNV inkl. der ergänzenden flexiblen Mobilitätslösungen und zu weiteren kommunalen Dienstleistungen einzuführen, steht seit einigen Jahren in vielen deutschen Städten hoch im Kurs und wird auch für Rostock angedacht. Zu prüfen wäre daher, inwieweit sich die RostockCard, die schon heute verschiedene Dienstleistungen tariflich miteinander vernetzt (siehe oben), für eine Integration der speziellen Mobilitätsangebote eignet. Eine Auslegung der RostockCard als Multifunktionskarte mit Barcode-Scanner-Technik, die für unterschiedlichste Leistungsangebote flexibel aufladbar ist, kann diesen Abwägungsprozess womöglich positiv beeinflussen. Um dabei gegenüber den etablierten Zahlungssystemen konkurrenzfähig zu sein, sind allerdings Vergünstigungen bei der Nutzung der multimodalen Mobilitätsangebote einzuräumen, z.B.:

- günstige Rabatte für angeschlossene Mobilitätsdienstleistungen
 - o Taxi-Rabatt von 20%
 - o Mietpreis-Rabatte bei Autovermietungen
 - o Rabatte bei der Parkhausnutzung (PGR, WIRO)
- Mitnahmeregelungen
 - o Fahrradtransport im ÖV
- Reduzierung bzw. Wegfall von Mitgliedsbeiträgen
 - o Car-Sharing
 - o Bike-Sharing
- Premiummitgliedschaft
 - o kostenfreie Serviceleistungen bei Händlern (Zustellservice)
 - o Sonderleistungen bei der Nutzung von Fahrradstationen (all-inclusive)

Mittelfristig sollte die RostockCard zu einem integrierten Zahlungsmittel für unterschiedliche Mobilitätsangebote und sonstige Dienstleistungen weiterentwickelt werden, so dass in der Folge ein bargeldloses Bezahlen ebenso möglich ist wie die Erstellung einer integrierten monatlichen Abrechnung aller beanspruchten Leistungen. Parallel empfiehlt es sich jedoch auch, die Entwicklungen im Bereich der Mobilen Dienste im Blick zu behalten. Mit dem geplanten Aufbau eines mobilen Bezahlsystems im VVW (mobile ticketing) ergeben sich vielleicht ganz neue Ansätze eines interoperablen Zugangs zu den relevanten Mobilitätsangeboten, die irgendwann das Mitführen einer Extra-Karte entbehrlich machen.

5.1.6 Aufmerksamkeitsstarke Vermarktung der Mobilitätsservices in der Region Rostock

Neue Angebote auf dem Markt verbreiten sich in der Regel nicht von selbst, sondern müssen im Rahmen integrierter Kommunikationsmaßnahmen gezielt an die Kunden herangetragen werden. Ein einheitliches äußeres Erscheinungsbild aller Angebotskomponenten trägt dabei ganz wesentlich zur Transparenz des neuen Angebotes aus Kundensicht bei. Insbesondere wenn es zukünftig noch stärker darum geht, Verkehrsmittel inter- und multimodal zu nutzen, ist ein hoher Wiedererkennungswert der einzelnen Systembestandteile – sowohl bei der Reiseplanung auf Online-Plattformen wie auch bei der Reisedurchführung im Verkehrsraum – unverzichtbar. Vor dem Hintergrund der als realistisch eingeschätzten Gestaltungsoption einer hierarchischen Markenarchitektur bedeutet dies, dass der Kunde an allen Servicekontaktpunkten neben der jeweili-

gen Unternehmensmarke auch den Hinweis auf die Dachmarke VVV vorfinden sollte. Auf diese Weise können sich Kunden durchgängig im Verbundraum orientieren, auch wenn ihre Reiseroute durch die Bedienungsgebiete mehrerer Verkehrsunternehmen führt bzw. unterschiedliche, flexible Mobilitätslösungen mehrerer Anbieter miteinander verknüpft. Für die konkrete Ausgestaltung des öffentlichen Erscheinungsbildes im Mobilitätsmanagement bedarf es zunächst einer intensiven Abstimmung zwischen den zukünftigen Kooperationspartnern im Hinblick auf die Verwendung einheitlicher Bezeichnungen und die Festlegung von verbindlichen Gestaltungsrichtlinien. Im Anschluss daran kann die Entwicklung eines cross-medial angelegten Kommunikationskonzeptes unter besonderer Berücksichtigung einer offensiven Vermarktung des Online-Angebotes an prominenten Orten im Stadtgebiet bei einer Agentur beauftragt werden. Die tatsächliche Information der Öffentlichkeit sollte jedoch erst dann erfolgen, wenn die neuen Services auch in einer angemessenen Qualität für die Kunden bereitstehen. Andernfalls ist nicht auszuschließen, dass die gerade geweckte Handlungsmotivation durch enttäuschende Erfahrungen zunichte gemacht wird.

5.2 TK 2 Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung

5.2.1 Aufgabe und Zielstellung des Projektes

Die Hansestadt Rostock hat sich in den letzten Jahren trotz Rückgang bzw. Stagnation der Einwohnerzahlen sehr dynamisch und positiv entwickelt. Die Aufwertung der Innenstadt, die Stärkung der maritimen Wirtschaftsstandorte, die Zunahme der touristischen Bedeutung und Nachfrage und die wieder nunmehr auch wieder 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 sehr wichtigen wenn nicht gar essentiellen Beitrag zum Funktionieren des Gesamtverkehrssystems dar. Dazu gehören auch die Aktivitäten des Mobilitätsmanagements.

Wichtige Weichenstellungen für die zukünftige Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung 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.

5.2.2 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 Mobilitätsteilhabe anzuregen und dabei vor allem 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 Carsharing.

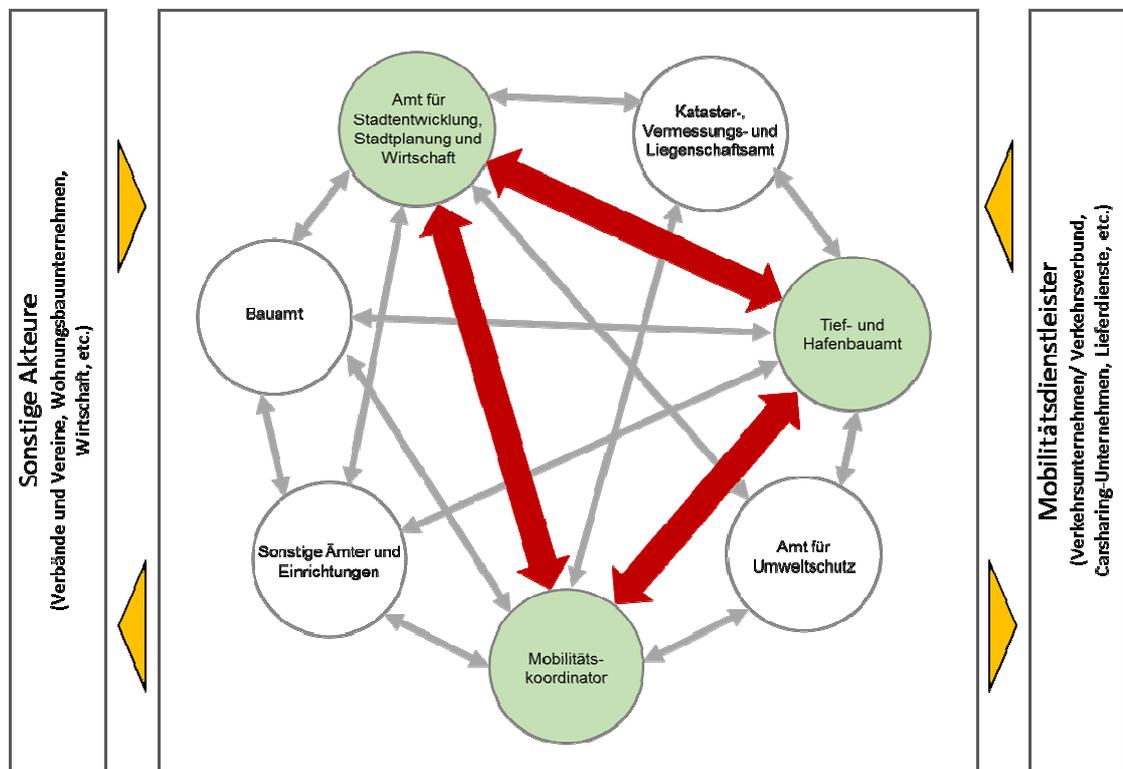
Das kommunale Mobilitätsmanagement besteht im wesentlichen aus folgenden vier **Handlungsfeldern/ Säulen**:

- ⇒ 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 dabei 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 Hafen- und Tiefbauamt, 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 Kern des Projektes geht es demnach 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 Akteure in der Stadt- und Verkehrsplanung / Mobilitätsmanagement in Rostock

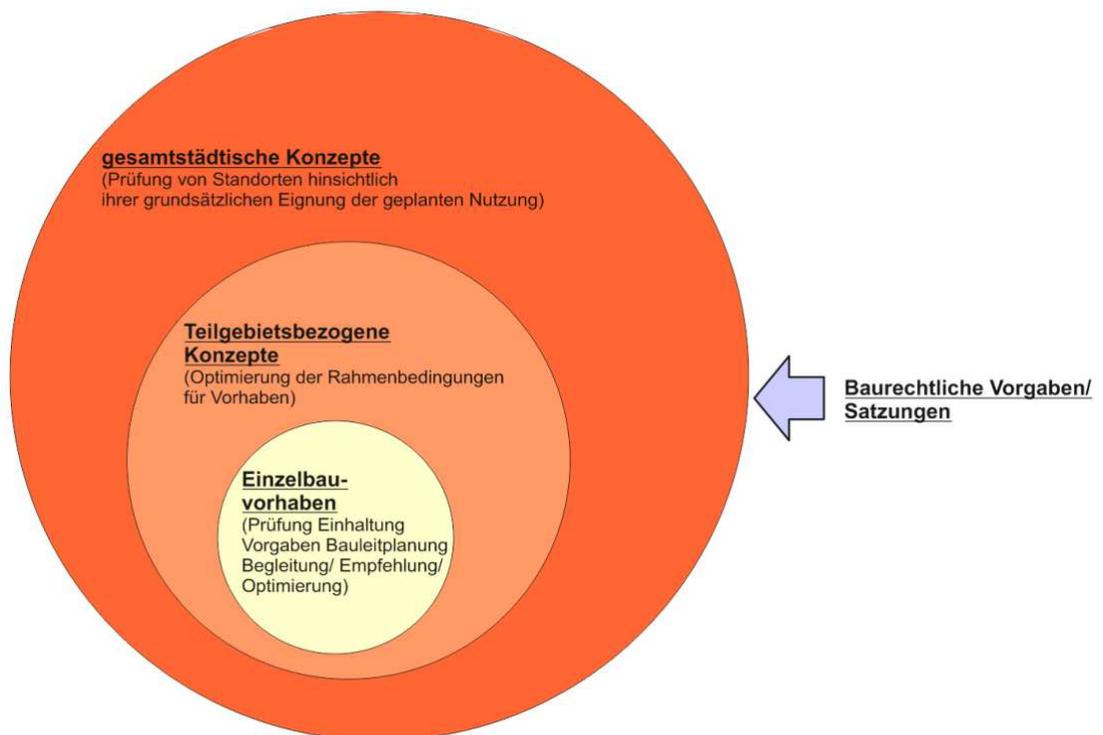


5.2.3 Beschreibung des Leitfadens

Der Leitfaden bezieht sich auf drei maßgebliche Betrachtungsebenen gemäß der Grafik

- ⇒ 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 Carsharing, Fahrradstellplätze).
- ⇒ Ebene Einzelbauvorhaben (Bauantrag). Diese können unterschiedlichste Größenordnungen aufweisen. Aspekte des Mobilitätsmanagements sind bereits wesentlich 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



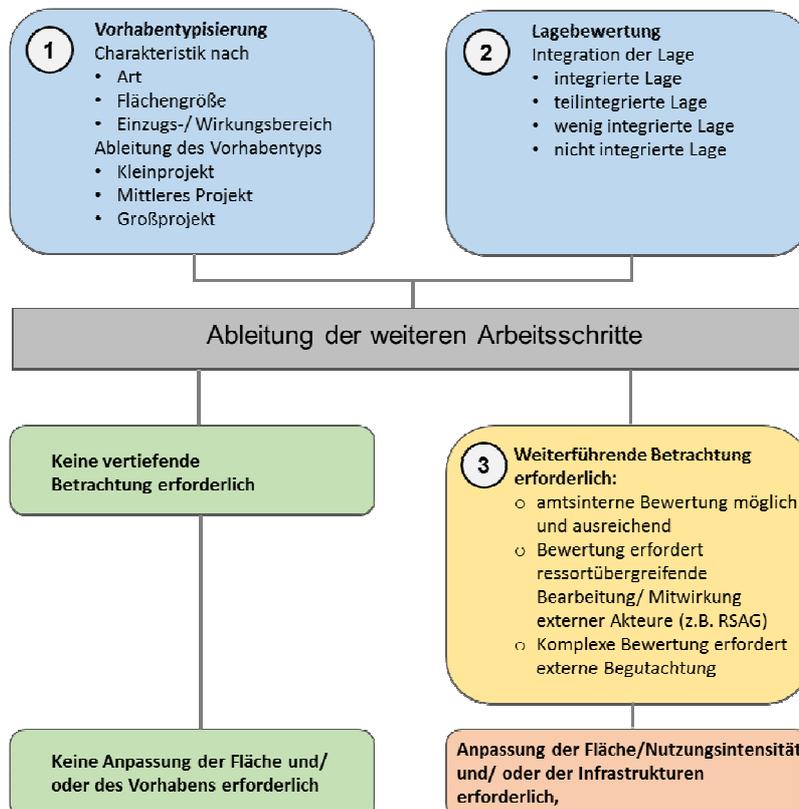
Der Ablauf der Bewertung erfolgt in drei grundsätzlichen Arbeitsschritten, die weitgehend unabhängig von der Betrachtungsebene sind. Zunächst sind verwaltungsintern Charakteristik und Lage des Vorhabens/ der Fläche zu bewerten. Zunächst erfolgt eine Einstufung in Größenklassen (Schritt 1). Der zweite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

Tabelle 12: 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 m ² VRF <i>oder</i> • < 500 Kunden/ Tag	• 1.000 bis 2.000 m ² VRF <i>oder</i> • 500 – 2.000 Kunden/ Tag	• > 2.000 m ² 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 Umfanges 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



5.2.4 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 weiterzuentwickeln
- ➔ die Checklistenbeurteilung 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 qualifizierten Voraussetzungen für die Stellplatzablösung oder sogar für Stellplatzrestriktionen im Innenstadtbereich oder 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.

5.3 TK 3 Stadt-Umland-Verkehre

Im Teilkonzept 3 liegt der Fokus auf den Pendlerbeziehungen zwischen der Hansestadt Rostock und ihrem Umlandraum. Ziel des Teilkonzeptes 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 die Pendlerkorridore einer umfassenden Analyse unterzogen und in 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 potenziell erreicht werden und ihre Verkehrsmittelwahl hin zum ÖPNV verändern würden. Auf dieser Grundlage werden im letzten Schritt Maßnahmen zur Optimierung der Pendlerverkehre entwickelt und in einem exemplarischen Umsetzungskonzept zusammengefasst.

5.3.1 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



Abbildung 8: Beispielkorridore zum Stadt-Umlandverkehr

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 Busverkehre abgedeckt, der in direkter Konkurrenz zum gut ausgebauten Straßennetz also dem MIV steht. Die Ergebnisse können somit später auf verschiedene andere Stadt-Umland-Beziehungen mit gleichen oder ähnlichen Bedingungen übertragen werden.

5.3.2 Zielsetzung

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

- Mobilität sichern: Mobilitätsgarantie für alle Bürger
- Verkehr reduzieren: Verkehrsmengen und -belastung senken
- Verkehr verlagern: Pendler zum Umsteigen auf umweltgerechtere Alternativen (ÖV) bewegen

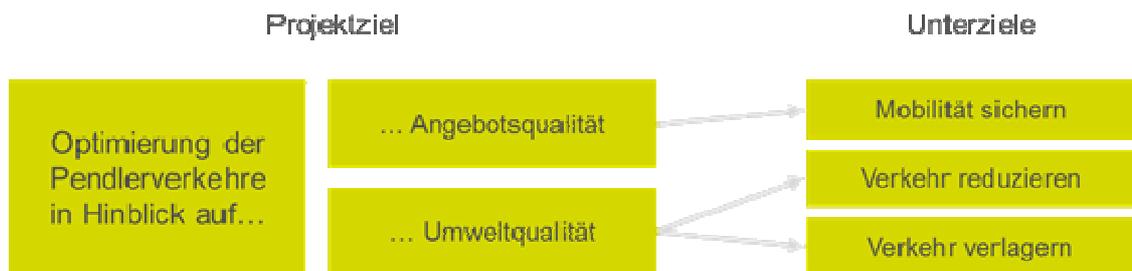


Abbildung 9: Zielsetzung

Diese Ziele werden unter anderem gestützt von der verkehrspolitischen Zielsetzung im Regionalen Nahverkehrsplan von 2005. Darin heißt es:

1. Dem Fahrgast ist ein attraktiv verknüpfter ÖPNV anzubieten. Der Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs.
2. Die Finanzierung des ÖPNV ist zu sichern.
3. Der Bevölkerung ist eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten.
4. Regionaler ÖPNV / SPNV und städtischer ÖPNV sind zu einem integrierten Nahverkehrsangebot zu entwickeln.
5. Die vom Verkehr ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen sind zu minimieren.

5.3.3 Bestandsanalyse

Die durchgeführte Analyse hat das Ziel, die Situation vor Ort bestmöglich zu verstehen, 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:

- Bevölkerungstark 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
- Das Hauptverkehrsmittel für Pendler ist der PkW (> 70%)

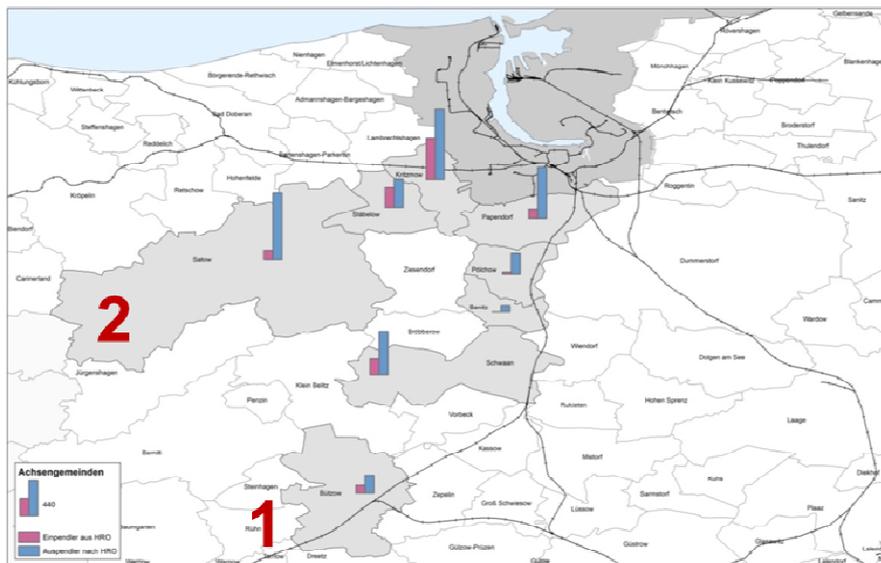


Abbildung 10: Beispieldarstellung Pendlerbeziehung Stadt-Umland

5.3.4 Potenziale für eine multimodale Mobilität im Landkreis Rostock

Mittels einer vergleichenden Kennzahlenbetrachtung wurden die Potentiale für eine multimodale Modalität untersucht. Ziel der durchgeführten Potenzialanalyse liegt nicht nur in der Ermittlung der Verteilung des werktäglichen Wegeaufkommens auf die verschiedenen Modalgruppen, sondern auch in einer hierauf basierenden Abschätzung des Anteils an Verkehrsteilnehmern, die multimodale Mobilitätsangebote zukünftig stärker nutzen könnten.

In der Gesamtheit ergibt sich damit ein konkretes multimodales Verhaltenspotenzial bei rund 9.465 Bürgern in den Korridorgemeinden des Landkreises Rostock. Das heißt, neben den ohnehin schon multimobilen Einwohnern in Rostock zeigt **ein gutes weiteres Drittel der Einwohner in den Korridorgemeinden (35,3 Prozent) ebenfalls die Bereitschaft, alternative Verkehrsmittel zum Auto zumindest sporadisch zu nutzen** und sind daher vergleichsweise gut ansprechbar.

Klammert man nun noch die Verkehrsteilnehmer mit einer ungünstigen Zielanbindung im Hinblick auf die Verkehrsmittelalternativen aus, so bleibt immerhin ein beachtliches **Potenzial von**

- **6,0 Prozent** der Einwohner in den Korridorgemeinden (gute Anbindung bei nur 17%) bzw.
- **12,4 Prozent** der Einwohner in den Korridorgemeinden (gute Anbindung bei 35%), die ggf. **für eine häufigere ÖV- bzw. Radnutzung** gewonnen werden können.

5.3.5 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend aus dem Teilen Zielsetzung und Analyse sind Maßnahmen entwickelt worden welche helfen die Umlandverkehre zu optimieren und sowohl übergeordneten Umweltziele zu erreichen als auch die zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen in der Hansestadt Rostock und den Umlandgemeinden zu bewerkstelligen sowie die Potentiale der multimodalen Verkehrsverlagerung zu erschließen.

Als Grundlage hierfür dienten die Ergebnisse der von der Firma Wimes durchgeführten Pendlerbefragung aus 01/2016, wobei die grundsätzlichen Hemmnisse zur Nutzung des Umweltverbundes im Bereich der Angebotsgestaltung, der räumlichen und zeitlichen Erschließung sowie in der ungenügenden Qualität des ÖV liegen.

Als Empfehlung zur Potentialerschließung sind die drei Themenblöcke Optimierung

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

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

Empfehlungen zur Potenzialerschließung

- Optimierung des ÖPNV-Angebotes
(44,5% der Pendler sind wechsehwilling, überwiegend Angestellte)
 - Radnutzer
 - ungünstige Fahrplangestaltung des ÖPNV (46,2%)
 - zu geringe räumliche Erschließung des ÖPNV (44,9%)
 - Auto-/Kradnutzer
 - zu geringe Taktzeiten des ÖPNV (64,3%)
 - Auto/Krad bequemer (40,2%)
 - bessere Transportmöglichkeiten mit dem Auto (39,4%)
- Optimierung der Radverkehrsbedingungen
(Für 21,4% der Pendler – überwiegend Angestellte – ist die Anschaffung eines Elektrofahrrades vorstellbar.)
 - Rad-affine Entfernung zur Hansestadt Rostock
 - bereits heute höchster Pendleranteil mit dem Fahrrad im SUR
- Optimierung der Verknüpfung von ÖPNV- und Radverkehrsangeboten
- Restriktionen für den MIV in Rostock (Rahmenkonzept, nicht TK3!)
 - Gründe für ÖPNV-Wahl:
ÖPNV ist bequemer (33,1%), Parkplatzmangel (27,1%), Staugefahr (22,3%), Parkgebühren (19,9%)

Abbildung 11: Pendlerbefragung Wimes, 01/2016

5.3.6 Handlungsfelder und Maßnahmengruppen

Aus den empfohlenen Handlungsfeldern sind unterschiedliche Maßnahmengruppen des Mobilitätsmanagements abgeleitet und hinsichtlich der bestehenden Verhältnisse in den untersuchten Korridoren herausgearbeitet worden.



Abbildung 12: 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 Modelregion hin bewertet worden. Hierbei wurden konkrete Beispiele der beiden Korridore dargestellt.

Tabelle 13: Maßnahmengruppen

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

5.3.7 Umsetzungskonzept

Eine detaillierte Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist aus einem späteren Umsetzungskonzept abzuleiten. Im Rahmen dieser Untersuchung werden eine Gewichtung und Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen, welche dann in konkreten Schritten vor Ort weiterentwickelt werden sollten.

Die Gewichtung und Priorisierung erfolgte nach den folgenden Kriterien

- Verkehrliche Effekte (hoch , mittel , niedrig )
- Kosten (niedrig , hoch)
- Realisierungshorizont (kurz- , mittel  oder langfristig )

Die Priorisierung wurde in Kategorien von 1 bis 3 vorgenommen, wobei die Priorität 1 die Maßnahmen sind, die mit Vorrang umgesetzt werden sollten.

Tabelle 14: Prioritätenbildung

Maßnahmen	Effekte	Kosten	Realisierungs-horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Infrastruktur					
Qualitätsstandards erhöhen	→	↓	→	VU's, Kommunen	2
Schaffung Zuwegung zu Haltestellen	→	↓	↓	Kommunen	3
Ausbau P&R Anlagen	↑	↓	→	VU's, Kommunen	1
Abstellanlagen Radverkehr	→	↑	↑	Kommunen	1
Verbesserung Haltestellenlagen	↑	↓	↓	VU's, Kommunen	3
Schaffung von Radverkehrsverbindungen	↑	↑	→	Kommunen, Straßenbaulastträger	1
Bevorrechtigung ÖPNV	↑	↓	→	VU's, Straßenbaulastträger	2
Angebot					
Direktverbindungen nach HRO	↑	↓	→	VU's	1
Angebote außerhalb der Schulzeiten	→	↓	→	VU's	2
Flexible Angebote als Zubringerfahrten	→	↑	→	VU's, privat	1
Ausbau CarSharing	→	↑	↑	VU's, privat	1
Kooperationen für Auslieferfahrten	↓	↑	↑	VU's, privat	2
Kommunikation					
Zielgruppenspezifische Informationen	↑	↑	↑	VU's	1
Fahrgemeinschaften	→	↑	→	VU's	2
Mobilitätszentrale	↑	↓	→	VU's, privat	1
Kommunale Mobilitätsbeauftragte	→	↓	→	VU's, privat	2
Tarif					
Ausbau Jobticket	→	↑	→	VU's	2
Anpassung Tarifangebote	→	↑	↑	VU's	2

5.3.8 Korridorempfehlungen

Aufbauend auf den für beispielhaft vorgeschlagenen dargestellten Maßnahmen werden im Folgenden diese Maßnahmen den typischen Beispielkorridoren zugeordnet und auf deren Gegebenheiten angepasst bzw. auf die konkreten örtlichen Bedingungen bezogen.

Für einige Maßnahmenvorschläge ist dies möglich, andere sind hingegen von allgemeiner Natur und können für alle Typen angewendet werden bzw. nicht ausschließlich auf die momentane Art der ÖV Bedienung, Siedlungsstruktur oder Entfernung zur HRO bezogen werden.

Spezifika für Korridor 1 (Unterzentren, ÖV Verbindung zum Oberzentrum durch SPNV Achse):

Der Korridor 1 kennzeichnet sich durch eine bereits gute Pendlerbeziehungen auf der SPNV Achse nach Rostock. Schwerpunkte der Maßnahmen sollten sein die Verknüpfungen an den SPNV Stationen auszubauen und zu verbessern. Dies betrifft sowohl das Angebot als auch die Infrastruktur. Als zweiter Schwerpunkt wird die Verbesserung der Kommunikation der ÖV Angebote, Ausbau der internen Radverkehrsverbindungen in den Unterzentren und die Entwicklung und Unterstützung von flexiblen Bedingungsformen empfohlen..

- Ausrichtung der Pendlerverkehre auf ein qualitativ hochwertiges und verdichtetes SPNV-Angebot
- Sowohl die zubringenden Buslinien zu den Bahnhöfen Bützow und Schwaan als auch die regionalen Radverkehrsverbindungen sollten eine direkt Anbindung an die SPNV Stationen Bützow, Schwaan, Huchsdorf, Pölchow und Papendorf erhalten, um hier schnelle und häufige Verbindungen nach Rostock nutzen zu können.
- Ausbau der Umsteigeanlagen an SPNV Stationen (Bus, P&R, Rad)
- Ausbau von weiteren, der Nachfrage angepassten, P&R Anlagen an den Stationen Bützow, Hucksdorf, Papendorf
- Verbesserte zentrale und lokale Kommunikation der bestehenden Angebote
- Ortsspezifische Fahrpläne für die Verbindungen Bützow und Schwaan an die Anwohner verteilen und offensives vermarkten der ÖV Angebote durch die Kommunen. (z.B. Neubürgerpaket, ÖPNV Verbindungen auf der Homepage der Stadt, Erstellung individueller Fahrplanhefte, Kooperationen mit lokalen Akteuren und Vereinen)
- Gestaltung von flexiblen Angeboten außerhalb der Schulzeiten für interne Erschließung des Gebietes
- Erstrebenswert für dörfliche Ortschaften, die eine schlechte ÖV Anbindung an die Unterzentren Bütow und Schwaan haben und keinen unmittelbaren Anschluss an die S-Bahn Haltepunkte haben (z.B. Steinhagen, Penzin, Klein Belitz, Broberrow usw.)
- Interne verbesserte Verkehrsinfrastruktur für nicht motorisierten Individualverkehr in den Unterzentren

Spezifika für Korridor 2 (Typ geringe Siedlungsdichte und ÖV Erschließung durch Busachse):

Im Korridor 2 wird als Hauptaufgabe die Schaffung eines attraktiven Busangebotes auf der L10 mit ähnlichen Bedienungsqualitäten des SPNV Korridors gesehen. Aufgrund fehlender Unterzentren und geringerer Wohndichte ist die die Anbindung durch flexible und ggf. mit Eigeninitiative organisierte Fahrtangebote aus den ländlichen Gebieten an diese Hauptstrecke und gleichzeitig Radverkehrsverbindungen in stadtnahen Ortschaften an den ÖPNV der Hansestadt herzustellen.

- Schaffung einer leistungsfähigen zentralen Busachse mit höheren Takten und Qualitäten ggf. ergänzt durch direkte Schnellbusprodukte
- Ausbau einer hochwertigen Busachse entlang der Landesstraße L10 mittels Erhöhung der ÖPNV Qualität (verbesserte Haltestellenzugänge, moderne Wartehalle, Abstellanlagen Radverkehr), der Frequenz (30 min Takt in der HVZ) und Ausweitung der Bedienungszeiten auf der Hauptroute Satow – Kritzmow – Rostock (stündliche Fahrten bis ca. 21 Uhr)
- Erhöhung der Zugangs- und Haltestellenqualität
- Verlagerung der Haltestellenlage zur direkteren Einwohnererschließung (z.B. Satow, Heiligenhagen, Stäbelow)
- Verbesserung der direkten Radverkehrsverbindungen zu den Unterzentren und nach HRO
- Schaffung und qualitative Verbesserung der direkten Radverkehrsverbindungen zu den Unterzentren und nach HRO (z.B. Kritzmow – Endhaltestelle RSAG „Neuer Friedhof“)
- Gestaltung von flexiblen Angeboten außerhalb der Schulzeiten für interne Erschließung des Gebietes
- Unterstützung von privaten Initiativen, die ein regelmäßiges oder zeitweises Wechseln des Mobilitätsverhaltens unterstützen (z.B. Mitfahrgelegenheiten in Ortschaften wie Klein Bölkow oder Gorow in die Unterzentren oder zu Umsteigepunkten des ÖV der Ebene 1)
- Verbesserte zentrale und lokale Kommunikation der bestehenden Angebot
- Benennung und Implementierung von Mobilitätskoordinatoren für die Gemeinden (z.B. in Satow, Stäbelow, Kritzmow)
- Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung der Buslinien in stauanfälligen Bereichen (aufbauend auf einer Störungsanalyse) z.B. durch Rückbau Busbuchten bei innerörtlichen Haltestellen (Stäbelow, Kritzmow, Satow)
- Förderung und Koordinierung von Mitfahrtsammelplätzen an Zufahrtsstraßen nach Rostock
- An den Auffahrten der A20 (Bad Doberan, Döbelin, Rostock-Südstadt) und an der B103 (Auffahrt zwischen Stäbelow und Kritzmow)

5.4 TK 4 Machbarkeitsstudie für ein alternatives elektromobilorientiertes Verkehrskonzept für das Seebad Warnemünde „Warnemünde-mobil“

5.4.1 Warum Warnemünde?

Es erscheint paradox: Obwohl in Rostock schon seit mehr als 110 Jahren elektrischer Straßenbahnbetrieb existiert (wie in vielen anderen Städten auch), wird heute „e-Mobility“ auch in Rostock als innovative Lösung angesehen. Die Gründe dafür liegen aber 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. Maste 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, zu dem der Verkehr erheblich beiträgt, sowie lokaler Umweltprobleme wie Luftverunreinigungen und auch Lärm vor allem durch Straßenverkehr, erfolgt eine Rückbesinnung auf Antriebskonzepte, die gekoppelt mit den Möglichkeiten der Moderne einen großen Teil der derzeitigen Probleme als bewältigbar erscheinen lassen:

- durch Einsatz regenerativer Energien kann ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden
- örtliche Luftverschmutzungen werden durch emissionsarme Antriebe (elektrisch, Brennstoffzelle) auf ein Minimum reduziert
- elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind insbesondere im ÖPNV im Regelfall auch deutlich leiser als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor



(Foto: Elektrobus in Zermatt; © Kurt Müller)

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. Quasi der gesamte Straßenverkehr (Busse, Taxis, Pkw, Lieferfahrzeuge, ...) wird hier mit elektrischen Antrieben abgewickelt. Die Besonderheiten des Urlaubsortes Zermatt können sicher nicht einfach auf andere Orte übertragen werden. Aber auch andernorts gibt es bereits eine Reihe von Beispielen und Pilotprojekten für elektrischen Busverkehr, in Deutschland z.B. in Oberhausen, Hamburg Hannover, Münster oder Dresden.

Das Seebad Warnemünde ist als Stadtteil der Hansestadt Rostock eine der wichtigsten touristischen Destinationen 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 Verkehrsaufkommen zu bewältigen. An Strandtagen kann es dann auch schon zu erheblichen Rückstaus auf den zuführenden Straßen, insbesondere der B 103 von Rostock kommen.

Mittels der S-Bahn ist Warnemünde sehr gut an die Rostocker Innenstadt angebunden. Darüber hinaus wird der ÖPNV vor allem durch zwei mit Dieselnissen betriebene Buslinien bestimmt. Um die Qualitäten des Tourismusstandortes Warnemünde weiter zu stärken, sollte überlegt werden, ob Warnemünde für den Einsatz von elektrisch angetriebenen Bussen als Ersatz für den derzeitigen Dieselniss geeignet ist. Dadurch würden auch die Umwelt- und Aufenthaltsqualität in den beengten Straßen des Ortskernes weiter verbessert, in denen die derzeitigen Dieselnisse in Standardgröße eher als unmaßstäblich erscheinen und für ein Seebad zu hohe Emissionen (insbesondere Lärm) verursachen. Deshalb wurde der Focus der Untersuchungen auf eine Machbarkeitsuntersuchung zur Einführung elektrischen betriebenen Busverkehrs bei gleichzeitiger Optimierung des Angebotes gelegt.

Darüber hinaus werden aber auch weiterführende Ansätze andiskutiert, wie die weitere Stärkung/ Etablierung des elektrischen Radverkehrs in Warnemünde (einschließlich elektrische Lastenrädern für die Citylogistik), Hol- und Bringeservices für mit dem Öffentlichen Verkehr anreisenden Hotelgäste, Stärkung von P+R etc.

5.4.2 Rahmenbedingungen der Entwicklung

5.4.2.1 *Siedlungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung*

Der Stadtteil Warnemünde liegt im Nord-Westen der Hansestadt Rostock. Die Siedlungsstruktur des Stadtteiles ist sehr inhomogen und besteht aus dicht bebauten Wohngebieten und Einfamilienhaussiedlungen, Industrie- und Gewerbeflächen bzw. dem Hafengelände sowie attraktiven Stränden und Naturräumen. Städtebauliche Entwicklungspotenziale bietet insbesondere die Mittelmole zwischen Altem Strom und der Mündung der Warnow in die Ostsee.

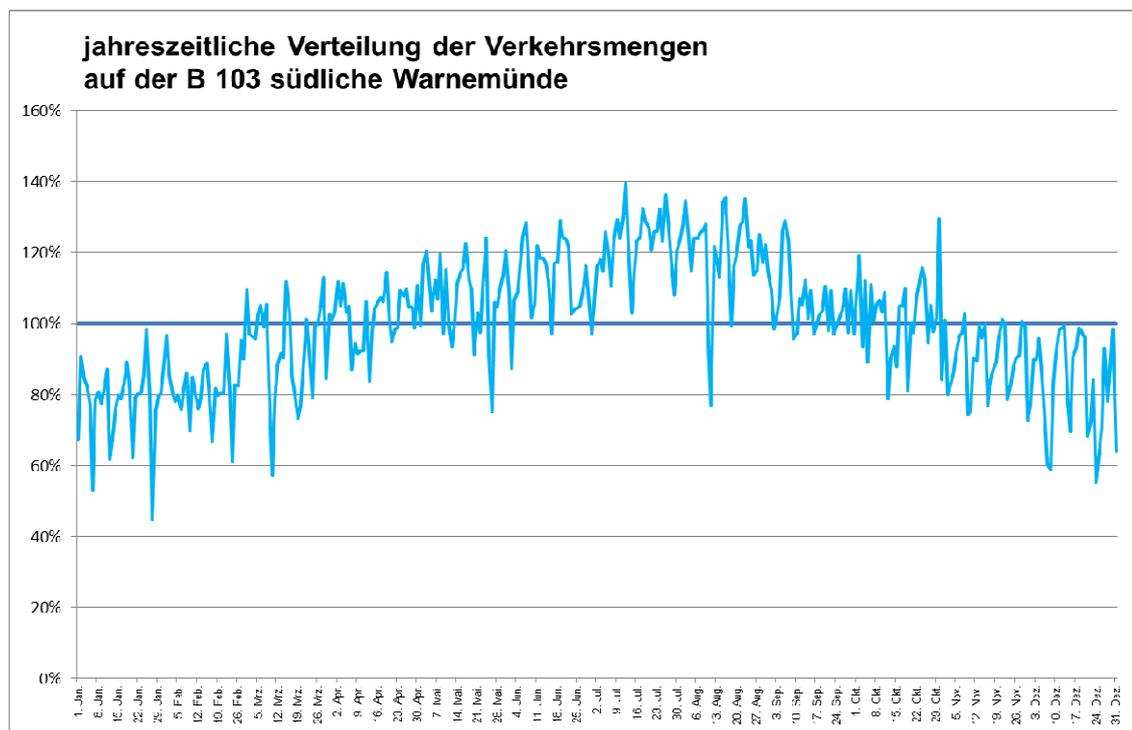
Entsprechend den Angaben der DEHOGA gibt es in Warnemünde ca. 10 000 Gästebetten (zzgl. derer in Hotelbetrieben mit weniger als 9 Hotelbetten). Die Zahl der Übernachtungsgäste liegt pro Tag bei durchschnittlich 3 500 – 4 000, in der Hauptsaison bei 8 500 – 9 000 Gästen. Zusätzlich zu den Übernachtungsgästen kommen Strandbesucher, Tagestouristen, Campingtouristen und Kreuzfahrtgäste. Auch für die kommenden Jahre wird von einer anhaltenden Steigerung der Touristenzahlen ausgegangen.

5.4.2.2 Verkehrssystem und Verkehrsentwicklung

Straßenseitig ist Warnemünde nur aus Süden über die von der Innenstadt Rostock kommende B 103 und die L 12 von Westen her erreichbar. Nach Osten führt eine auch von Pkw nutzbare Fährverbindung über die Warnow zum Stadtteil Hohe Düne. Etwa 18 000 Kfz/24 Std. frequentieren an einem normalen Werktag die B 103 und 4 000 bis 5 000 Kfz/24 Std. die L 12.

Die Verkehrsmengen unterliegen jedoch 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.

Abbildung 15: Jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsmengen im fließenden Kfz-Verkehr (2013)



Für den **Ruhenden Verkehr** stehen in Warnemünde stehen insgesamt knapp 5.700 Stellplätze zur Verfügung, davon 3.600 öffentlich nutzbare Stellplätze. Die Stellplätze im Ortskern sind bereits an „normalen“ Tagen zu über 80 % ausgelastet, während die strandnahen Stellplätze an der L 12 nicht so stark nachgefragt werden. An den besonders nachfragestarken „Badetagen“ kommt es jedoch zu einer deutlichen Überlastung des gesamten Parkraums und dadurch bedingt zu starkem Parksuchverkehr und vielen Falschparkern, was im Einzelfall zum kurzzeitigen

Erliegen des Gesamtverkehrs führen kann. 2015 wurde ein Konzept für den ruhenden Verkehr erarbeitet, welches insbesondere Vorschläge für die ausgewogene Aufteilung und Strukturierung in Bewohnerparken und öffentliches Parken enthält.

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!) und darüber hinaus nach Güstrow sowie eine Regionalbuslinie (119). Die zwei Buslinien 36 und 37 bilden einen innerörtlichen Busverkehr und verbinden Warnemünde einschließlich dem Ortsteil Diedrichshagen mit der Straßenbahndaltestelle in Lichtenhagen. Eine Fährverbindung verbindet Warnemünde mit dem Ortsteil Hohe Düne und den östlich der Warnow gelegenen Gebieten.

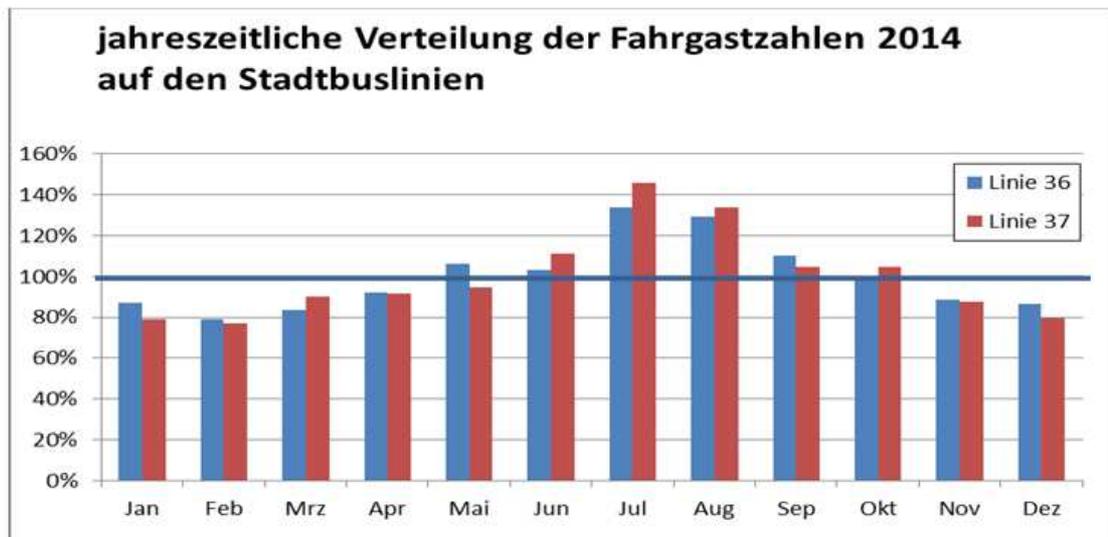
Abbildung 16: Liniennetzplan (Stand: Januar 2016) mit berücksichtigter Umleitung durch Bau S-Bahnhof Warnemünde



Die S-Bahn nach Warnemünde hat im jährlichen Mittel ein wochentägliches Fahrgastaufkommen von ca. 8 800 Fahrgästen und am Wochenende und feiertags von ca. 9 700 Fahrgästen (jeweils Summe der Ein- und Aussteiger).

Die Stadtbuslinien 36 und 37 haben ein durchschnittliches tägliches Fahrgastaufkommen von ca. 4 000 Fahrgästen, woran Linie 36 einen Anteil von fast $\frac{3}{4}$ hat. Deutlich werden auch hier 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. An Spitzentagen dürfte der Unterschied auch hier noch deutlich stärker ausgeprägt sein.

Abbildung 17: Jahreszeitliche Verteilung der des Fahrgastaufkommens (2014) in den Stadtbuslinien 36 und 37



Der **Fußgänger- und Radverkehr** hat im Seebad Warnemünde bedingt durch den Tourismus natürlich eine herausragende Bedeutung. An den Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrsanlagen vorhanden, innerhalb des (weitgehend verkehrsberuhigten) Ortskerns nicht. Eine Dauerzählstelle auf dem strandnahen Radweg entlang Parkstraße zeigt, dass an Spitzentagen über 8 500 Radfahrer auf diesem Abschnitt unterwegs sind!

Dichter Fußgängerverkehr ist im ganzen Ort vorhanden. Schwerpunkte sind jedoch vor allem der Ortskern zwischen den Kais für Kreuzfahrtschiffe, dem Bahnhof und der Mittelmole bis hin zum Kirchenplatz und der Mühlenstraße. Darüber hinaus sind noch die touristisch besonders wichtigen Bereiche Am Strom sowie die Seepromenade vom Leuchtturm entlang des Strandes bis zu dem großen Hotels im Westen hervorzuheben.

5.4.3 Zusammenfassende Bewertung

Aus den umfassenden Analysen (siehe Gesamtbericht) können in Bezug zur Aufgabenstellung folgende zusammenfassende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- ➔ 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.
- ➔ Der ÖPNV in Warnemünde muss den Anforderungen aller maßgeblichen Nutzergruppen, also insbesondere den Bewohnern, den Beschäftigten in Warnemünde und des Tagesgästen und Touristen gerecht werden.

- ➔ Die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die behinderungsfreie Abwicklung des ÖPNV in Warnemünde sind derzeit in der touristischen Saison und insbesondere an „Strandtagen“ nicht optimal. Besonders hohe Verkehrsaufkommen mit der Folge von Staus auf der B 103 und der L 12, ein sehr stark ausgeprägter Parksuchverkehr sowohl im Ortskern als auch an den strandnahen Parkplätzen, Behinderungen im Straßenraum durch Rückstau von den Parkieranlagen, regelwidrig im Straßenraum abgestellte Fahrzeuge sowie Lieferverkehr behindern teilweise den Busverkehr.
- ➔ Für die beschriebenen Probleme sind kurzfristig keine Lösungen zu erwarten. Dieses ist bei der Entwicklung von Vorschlägen für die Etablierung eines elektrischen Busverkehrs zu beachten, da dieser auf Grund der begrenzten Reichweiten stärker anfällig gegen Störungen jedweder Art ist.
- ➔ Eine stufenweise Umsetzung, die einerseits erkennbaren Problemen gerecht wird und andererseits durch Erweiterungsoptionen zukunftsfähig ist, wird unter den gegebenen Umständen als zielführende Herangehensweise betrachtet.

5.4.4 Überlegungen zu einem Elektrobusbetrieb in Warnemünde

5.4.4.1 *Grundsätzliche Überlegungen*

Für die Entwicklung von Varianten des Liniennetzes mittels Elektrobussen wurden zuvor maßgebliche Randbedingungen analysiert, insbesondere sind zu benennen:

- ⇒ Nutzergruppen und Potenziale sowie ihre besonderen Anforderungen. Bewohner, Beschäftigte und Tagesgäste/ Touristen sind die wichtigsten Nutzergruppen. Während die Bewohner und Beschäftigten sowie die touristische Grundlast eine nahezu konstantes Nachfragepotenzial über das Jahr erzeugen, ist die allgemeine touristische Nachfrage bereits stark saisonabhängig und die Tagesgäste bilden insbesondere an den „Badetagen“ besondere Nachfragespitzen aus.
- ⇒ Behinderungen im Straßennetz. Auf Grund von baustellenbedingten Sondersituationen konnte keine differenzierte Behinderungsanalyse erfolgen, weshalb auf die Hinweise der Akteure vor Ort zurückgegriffen werden musste. Demnach ist in der Saison insbesondere mit Behinderungen auf der Zufahrt nach Warnemünde (B 103) zu rechnen. Darüber hinaus stauen sich Fahrzeuge von den strandrelevanten Parkplatzzufahrten an der Parkstraße (L 12) teilweise bis zur Richard-Wagner-Straße zurück. Im Ortskern Warnemünde sind es vor allem immer wieder falsch abgestellte Pkw, die den Bus behindern. Linienwege und Fahrzeuggrößen sollten dies wenn möglich berücksichtigen.
- ⇒ Städtebauliche Aspekte. Wesentliche städtebauliche Entwicklungen sollen in Warnemünde vor allem im Bereich der Mittelmole erfolgen. Der Rahmenplan dafür befindet sich in der Fortschreibung. Vorgesehen ist vor allem Wohnbebauung, die jedoch bereits durch eine besonders integrierte Lage (direkter Übergang zur S-Bahn nach Rostock, kurze Wege zum Ortskern/ Kirchenplatz) gekennzeichnet ist.
- ⇒ Technische Randbedingungen des Elektrobusbetriebes. Einsatzbereich und Linienlänge, Ladeinfrastrukturen und Fahrzeugtechnik (und –größe) sowie nicht zuletzt technisch or-

ganisatorische Voraussetzungen im Verkehrsunternehmen selbst sind besonders sorgfältig aufeinander abzustimmen und wesentliche Voraussetzungen für den erfolgreichen Betrieb einer Elektrobuslinie. Unter Beachtung der Rahmenbedingungen in Warnemünde erscheinen Lösungen mit Schnellladesystemen an Endhaltestellen als geeigneter Ansatz.

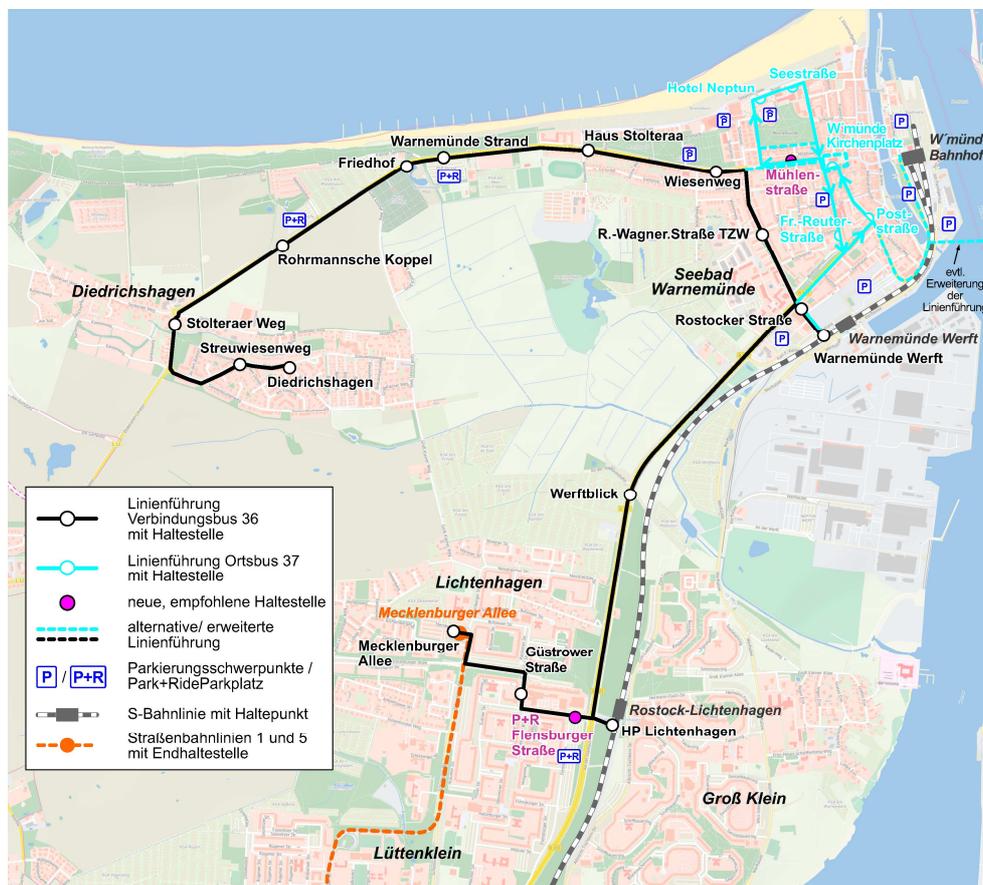
Davon ausgehend werden den Varianten für einen elektrischen Busverkehr in Warnemünde folgende Prämissen zugrunde gelegt:

- ➔ Warnemünde soll auch weiterhin durch zwei Buslinien (Ortsbus/ Verbindungsbus) erschlossen werden
- ➔ alle maßgeblichen Ziele sollen in der im Nahverkehrsplan festgelegten Qualität erreichbar sein
- ➔ 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

5.4.4.2 Linienkonzept

Auf Grundlage der Randbedingungen und Prämissen gemäß 4.1 wurden zahlreiche Varianten der Linienführung der Linien 36 und 37 entwickelt und miteinander kombiniert. Nach Bewertung der verschiedenen Varianten stellen sich zwei Kombinationsvarianten als mögliche Vorzugslösungen mit verschiedenen Ansätzen heraus, die nachfolgend kurz beschrieben werden sollen.

Abbildung 18: Linienführung der Variante A der Elektrobuslinie



Variante A ist vor allem durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

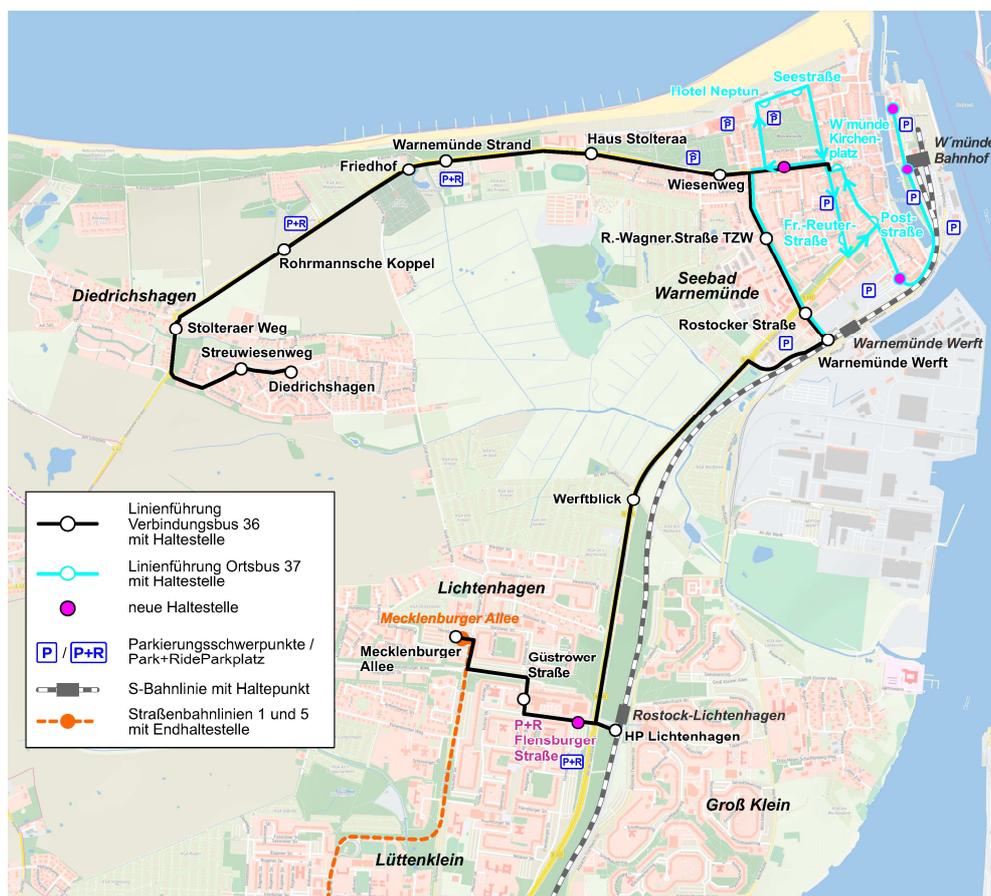
- ⇒ **Linie 36** stellt wie im Bestand die Verbindung zwischen der Straßenbahndaltestelle in Lichtenhagen über den Bahnhof Warnemünde Werft bis nach Diedrichshagen her.
- ⇒ Die direkte Anbindung des Arbeitsplatzschwerpunktes TZW und Umfeld und im Weiteren die schnelle Verbindung nach Diedrichshagen wurden einer zusätzlichen Führung durch den Ortskern vorgezogen.
- ⇒ Eine stichtartige Erschließung des Kirchenplatzes wäre jedoch durchaus denkbar, würde eine zusätzliche Verknüpfungsstelle zur Ortslinie 36 schaffen und auch den Weg von und zur Grundschule Heinrich Heine für die Schüler aus Diedrichshagen verkürzen. Ggf. ist dies auch nur auf ausgewählten Kursen (z.B. bei Schulbeginn und –ende) sinnvoll.
- ⇒ **Linie 37** stellt eine Buslinie mit kurzer Anbindung für den Ortskern von Warnemünde mit einem Anfangs- und Endpunkt dar. Vom Bahnhof Werft kommend führt die Linie auf kürzestem Wege über Rostocker Straße und Poststraße zum Kirchenplatz, weiter über Heinrich-Heine-Straße und Seestraße zur Seepromenade und den großen Hotels.
- ⇒ Die primäre Anbindung an den Bahnhof Warnemünde Werft entzerrt Verkehrsströme und entlastet den in Spitzenzeiten bereits überlasteten Bahnhof Warnemünde.
- ⇒ Die Linienführung erfolgt im Ortskern vorerst über die Wachtlerstraße, nach deren Umbau ist eine Führung über die Mühlenstraße möglich.
- ⇒ Auf eine weitere Anbindung der Mittelmole wurde verzichtet, da diese a) bestens an die S-Bahn angebunden ist und b) die maßgebliche Ziele im Ortskern fußläufig auf kürzestem Wege erreicht werden.
- ⇒ Eine perspektivische Anbindung der Mittelmole ist über die Bahnhofstraße möglich, wenn die noch fehlende Straßenverbindung zwischen der Straße Zum Zollamt und der Bahnhofstraße geschlossen wird.
- ⇒ Somit stellt Linie 36 eine sehr kompakte Linie dar, die mit kleineren Fahrzeugen in einem dichtem Takt (15 min bis 20 min) gefahren werden kann. Entlang der Linienführung bestehen nur wenige Behinderungen, so dass im Optimalfall ein 15-min-Takt mit einem Fahrzeug möglich wäre (inklusive Ladezeiten).

Variante B verfolgt einen ähnlichen Grundgedanken, weicht aber insbesondere in der Führung der Linie 36 deutlich von Variante A ab.

- ⇒ **Linie 36** stellt wie im Bestand und in Variante A die Verbindung zwischen der Straßenbahndaltestelle in Lichtenhagen über den Bahnhof Warnemünde Werft bis nach Diedrichshagen her.
- ⇒ Eine stichtartige Erschließung des Kirchenplatzes ist von vornherein vorgesehen.

- ⇒ **Linie 37** wird ebenfalls am TZW vorbei über die Richard-Wagner-Straße geführt und läuft anschließend zur Seepromenade mit den großen Hotels. Von dort führt die Linie zum Kirchenplatz
- ⇒ Kirchenplatz und weiter über die Fritz-Reuter-Straße (Gegenrichtung Alte Bahnhofstraße) Bahnhof und zur Spitze der Mittelmole.
- ⇒ In der Gegenrichtung wird bedingt durch die Einbahnstraßen ein Linienverlauf über die Mühlenstraße genommen. In Variante A hat die Linie getrennte Anfangs- und Endpunkte.
- ⇒ Gegenüber Variante A besteht eine noch dichtere Erschließung des Ortskerns, jedoch auch eine deutlich größere Linienlänge und die Führung über die stauanfällige Richard-Wagner-Straße. Für Gewährleistung eines 15-min-Taktes werden in jedem Fall zwei Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Abbildung 19: Linienführung der Variante B der Elektrobuslinie



5.4.4.3 Fahrzeugkonzept und Ladeinfrastrukturen

Für die Linie 37 wird kurzfristig bei gleichzeitiger Taktverdichtung auf 15 Minuten der Einsatz eines elektrischen Midi-Busses von 8 bis 10 m Länge empfohlen. Dadurch entstünde ein etwas höheres Platzangebot als heute, wobei durch die Taktverdichtung auch mit einem Fahrgastzuwachs gerechnet wird. Entsprechende Fahrzeuge werden derzeit erfolgreich z.B. in Hamburg

eingesetzt. In seinen Proportionen erscheint der Bus innenstadtverträglicher als die bisher eingesetzten Standardbusse von 12 m Länge. Eine Schnellladestation wäre bei beiden hier 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 nach erfolgtem Umbau des Bahnhofs Warnemünde wieder reguläre Bedingungen im Linienverkehr herrschen. Ggf. kann die Schnellladestation für die Linie 37 am Bahnhof Werft mitgenutzt werden. In jedem Fall ist eine weitere Ladestation an der Endhaltestelle in Lichtenhagen erforderlich, ggf. eine weitere in Warnemünde Strand oder in Diedrichshagen.

5.4.4.4 *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.

Die Kosten für Ladeinfrastrukturen streuen je nach eingesetzter Technik und Hersteller um deutlich mehr als den Faktor 5 und liegen etwa zwischen 50.000 bis 250.000 €. Somit ist eine seriöse Kostenangabe gegenwärtig kaum möglich. Die Kosten für Anpassungen im Werkstattbereich werden in Erfahrungsberichten derzeit eher als nachrangig beschrieben.

Auch die Kosten für Fahrzeuge schwanken in Abhängigkeit von Fahrzeuggröße, Ausstattung und Komfort und Hersteller beachtlich. Nachvollziehbare Kostenangaben liegen für Busse in Standardgröße vor. So wird dort bei einem Dieselbus von Anschaffungskosten von etwa 250.000 € ausgegangen, ein vergleichbarer Elektrobuss kann mit etwa 400.000 € veranschlagt werden. Bei einer Förderung die etwa die Differenz zwischen den beiden Antrieben beträgt, wurden in etwa auch vergleichbare Betriebskosten ermittelt. Eine höhere Förderung in der Fahrzeuganschaffung oder der Bezug von besonders gefördertem Ökostrom (sofern möglich) können die Kosten im laufenden Betrieb nochmals deutlich senken und damit durchaus auch einen Kostenvorteil gegenüber einem Dieselbus bewirken.

5.4.4.5 *Weitere Ansätze zur Förderung der Elektromobilität*

Elektrisch betriebener ÖPNV ist nur eine Facette der Elektromobilität. Insbesondere im Radverkehr gibt es zahlreiche weitere Ansätze für Elektromobilität. So wurde auf dem Kirchenplatz Warnemünde im Jahr 2015 eine elros-Radleihstation (Elektrisches Radverleihsystem der RSAG, unterstützt durch die Hansestadt Rostock und die Stadtwerke Rostock) errichtet. Die Nutzerzahlen liegen noch unter den Erwartungen, steigen aber stabil an.



(Foto: elros-Verleihstation am Kirchenplatz Warnemünde; © IVAS)

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



(Foto: Kurierdienst mit elektrischem Lastenrad im Einsatz in Dresden; © IVAS)

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 Shuttlefahrzeuge), 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 einfach Pizzalieferdienste o.ä. können mittlerweile auf elektrisch betriebene Fahrzeuge aller Art zurückgreifen (Fahrräder/ Lastenräder, Roller, Pkw). Für alle diese Einsatzfälle 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 zu fördern.

5.4.5 Fazit

Die Untersuchungen im Rahmen des Projektes Kommunales Mobilitätsmanagement für die Stadt Rostock haben gezeigt, dass Warnemünde ein sehr gutes Einsatzfeld für die Etablierung der Elektromobilität darstellt. Die Stadtbuslinie 37 könnte modifiziert und in einem eher kurzfristigen Zeitraum von ca. 2 bis 3 Jahren auf den Elektrobusbetrieb umgestellt werden, wenn alle maßgeblichen Akteure den erforderlichen Willen aufbringen und eine finanzielle Förderung über den Bund oder das Land erreicht werden kann. In weiteren Schritten ist auch eine Umstellung der Linie 36 denkbar, wofür aber weitere Voruntersuchungen erforderlich wären erste Erfahrungen mit der Linie 37 abgewartet werden sollten.

Darüber hinaus sollten vor allem eher kleinteilige Ansätze verfolgt werden, wofür jedoch die Mitwirkenden noch gewonnen werden müssen. Ansprechpartner sind insbesondere Taxiunternehmen, Lieferdienste und auch weitere Firmen, die die Elektromobilität für die weitere Förderung ihres Umweltimages nutzen wollen. Eine Förderung durch die Stadt Rostock über eine gemeinsame Dachmarke könnte einen wichtigen Impuls hierfür liefern.

6. Bilanzierung energie-/klimabezogener Wirkungen von KMM-Maßnahmen

6.1 Vorbemerkungen

Maßgebliches Anliegen des Konzeptes kommunales Mobilitätsmanagement ist es, die Mobilität der Einwohner von Rostock sowie der Pendler und Besucher zu einem möglichst umweltfreundlichen modal-split zu beeinflussen. Dazu tragen die Einzelbausteine der Teilkonzepte 1 bis 4 sehr unterschiedlich bei. Nachfolgend wird versucht, die Effekte auf die Emission von Klimaschadgasen dem Grunde nach darzustellen, wobei dies auf dieser makroskopischen Betrachtungsebene auch nur in sehr aggregierter Form möglich ist.

Hilfreich ist dabei, dass im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplanes Zukunft derzeit auch Szenarien mit „weichen“ Maßnahmen betrachtet werden, in denen die Wirkungen sonst klassischerweise nicht im Verkehrsmodell bewertbarer Maßnahmen zumindest ansatzweise abgeschätzt werden. Im Modell erfolgt dies über eine Veränderung der Reisezeiten für die verschiedenen Verkehrsmittel, Abschläge (also Reisezeitverkürzungen) für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und teilweise Zuschläge für die Reisezeiten im Kfz-Verkehr. Dieses wirkt sich schließlich im Schritt der Verkehrserzeugung und –aufteilung auf die Verkehrsmittelwahl aus. Jedoch können dabei nicht alle Einflüsse/ Maßnahmen einzeln extrahiert werden, sondern es wird vielmehr ein summarisches Ergebnis erzielt. Die Höhe der Zu- und Abschläge für die Reisezeiten stammt dabei einerseits aus den Abstimmungen mit dem wissenschaftlichen Beirat aus dem Bearbeitungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus und andererseits deren Anpassung auf Rostocker Verhältnisse, die mit den Projektbeteiligten vor Ort vorgenommen wurde. Bei den nachfolgenden Bewertungen wird jedoch – ausgehend von den Berechnungsergebnissen zum MOPZ Rostock – eine vereinfachte Abschätzung der Auswirkungen auf den modal split für die räumlich differenzierten Verkehrsarten Quell-, Ziel- und Binnenverkehr vorgenommen.

6.2 Teilkonzept 1 – Realisierung Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale ist nur ein, wenn auch maßgeblicher Punkt des Mobilitätsmanagements. Mit der Schaffung einer Mobilitätszentrale und den daraus resultierenden Effekten

- der besseren Information über bestehende Angebote im Umweltverbund
- der besseren Fahrplanabstimmung der bestehenden ÖPNV-Angebote
- einer weiteren Qualifizierung der Angebote insbesondere für multimodale Nutzer (Carsharing-Angebote, Leihräder, ...)

ergibt sich eine deutliche Aufwertung des Umweltverbundes ohne Ausweitung der bestehenden Verkehrsangebote. Hinsichtlich der modalen Auswirkungen wird davon ausgegangen dass sich dadurch der modal-split im Binnenverkehr ebenso wie im Quell- und Zielverkehr in etwa um ein Prozent zu Gunsten des Umweltverbundes verändern wird (Verminderung Pkw-Anteil im modal split, Erhöhung Anteil ÖPNV und Rad).

6.3 Teilkonzept 2 – Leitfaden für die Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung

Eine Wirkungsbewertung für einen Leitfaden bzw. dessen konsequente Anwendung hinsichtlich modaler Effekte ist kaum möglich, zumal sich der Leitfaden primär auf zukünftige Vorhaben bezieht und nicht auf den Bestand. Von einer weiteren Quantifizierung klimarelevanter Wirkungen wird daher abgesehen.

6.4 Teilkonzept 3 – Optimierung der Pendlerverkehre

Die Untersuchungen im Teilkonzept 3 zur Optimierung der Pendlerverkehre mit den Ergebnissen einer Pendlerbefragung im Januar 2016 ergaben, dass

- fast 90 % der Pendler Berufspendler sind
- mehr als 2/3 der Pendler der Gruppe der monomodalen Autofahrer zuzurechnen sind
- eine durchaus sehr hohe Bereitschaft zur Anpassung des Verkehrsmittelwahlverhaltens besteht

Die Bereitschaft der Verhaltensänderung hängt jedoch von vielen planerischen Faktoren ab, bei denen nicht zwingend davon auszugehen ist, dass sie zukünftig umgesetzt werden (können). Dies betrifft beispielsweise Faktoren der räumlichen und zeitlichen Erschließung des Umlandes mittels ÖPNV oder auch Restriktionen für den MIV im Zielgebiet der Stadt Rostock. Hinzu kommt, dass Aspekte der Fahrplanabstimmung und der Information bereits im Teilkonzept 1 berücksichtigt wurden. Es wird eingeschätzt, dass bei einem im Grunde mit der heutigen Situation vergleichbarem ÖPNV-Angebot ein Potenzial von ein bis drei Prozent modaler Verhaltensänderung besteht.

Deutlich verbesserte ÖPNV-Angebote in den Stadt-Umland-Beziehungen, spürbare Restriktionen z.B. hinsichtlich des Parkraumbangebotes oder der Kosten des Parkens und weitere Maßnahmen könnten dieses Potenzial sicherlich noch deutlich weiter erhöhen. Jedoch sind ebenso Fragen der Finanzierbarkeit, der Nutzbarkeit regenerativer Energien und der weiteren Auswirkungen auf das Stadt-Umland-Gefüge zu beachten. Auch vor dem Hintergrund der forcierten Entwicklung umweltfreundlicherer Fahrzeugantriebe wird deshalb hier von einer modalen Verlagerung um 3 % im modal-split des Quell- und Zielverkehrs zu Gunsten des Umweltverbundes ausgegangen.

6.5 Teilkonzept 4 – Elektromobilität in Warnemünde

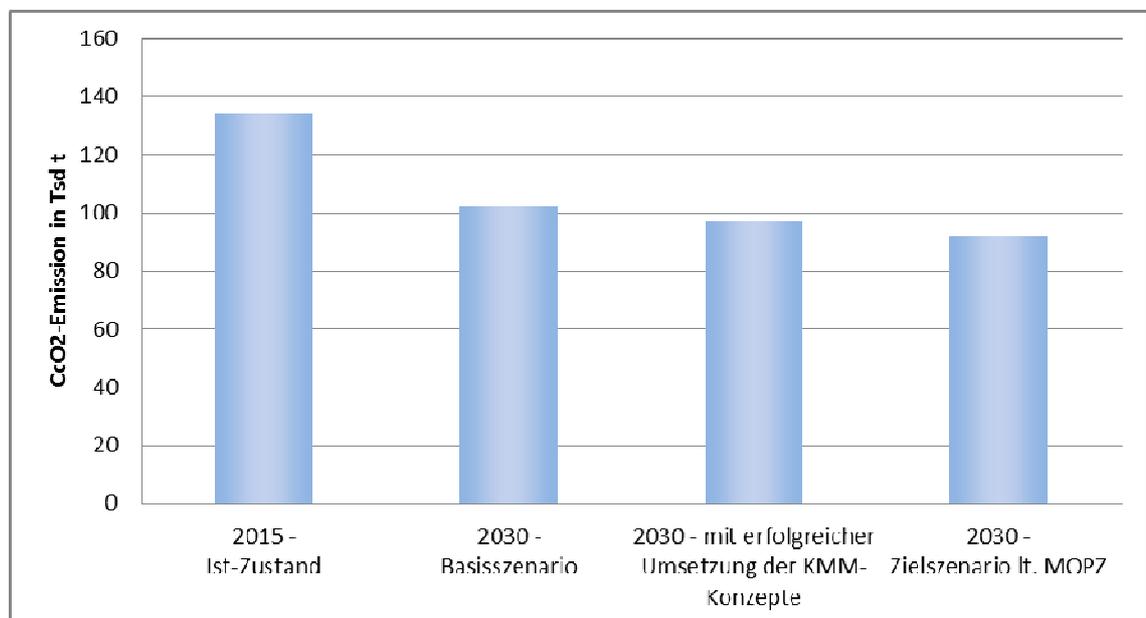
Das Konzept Warnemünde e-mobil beinhaltet im Kern den Ersatz bestehender Dieselbuslinien durch Elektrobusse. Ausgehend von der Annahme, dass Elektrobusbetrieb 100 % durch regenerative Energien gespeist würde, kann die jährliche Einsparung einfach durch Multiplikation der Laufleistung der Busse mit den mittleren Emissionsfaktoren ermittelt werden. Hierbei werden Einsparungen von mehr als 530 t CO₂ erzielt.

6.6 Ermittlung der Einsparung an CO₂-Äquivalenten

Im Stadtgebiet Rostock werden 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 der Summe um etwa 5 % auf ca. 760 Mio Pkw-km pro Jahr vermindern. Im Zielszenario des MOPZ (Arbeitsstand April 2016) können die Fahrleistungen um ca. weitere 5 % auf etwa 720 Mio Pkw-km pro Jahr abgemindert werden. Hinsichtlich der Klimarelevanten Emissionen hätte dies folgende Konsequenzen:

Abbildung 20: Klimabilanz für das Stadtgebiet Rostock im Vergleich Ist-Zustand und Prognoseszenarien



Die Grafik spiegelt die durchschnittlichen Emissionswerte für den Pkw-Verkehr für den Analysezustand sowie die Prognoseszenarien wider. 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 erzielt werden. Das entspricht mehr als 42 Tausend t CO₂.

7. Umsetzungscontrolling im Hinblick auf die 4 Teilkonzepte

Die Wirkung von Mobilitätsmanagementstrategien und -maßnahmen (i.S.e. Kausalzusammenhanges) kann allgemein nur unzureichend genau gemessen werden. Menschliches Verhalten unterliegt zu vielen Einflüssen von außen, die nur sehr schwer kontrollierbar sind. Einige Wirkungen treten auch erst Jahre nach der eigentlichen Kampagne auf, wenn Anschlusskampagnen gewirkt oder weitere Umstände hinzugetreten sind, die eine Verhaltensänderung erleichtern. Insbesondere eingefahrene Verhaltensweisen ändern sich selten von heute auf morgen. Eini-germaßen zuverlässige Daten erhält man nur für die Outcome-Indikatoren¹, die nach standardisierten Verfahren in gewissen Zeitabständen immer wieder erhoben werden können. Eine Ausbreitung von Verhaltensänderungen in den Zielgruppen sollte daher durch Vorher-Nachher-Betrachtungen der Outcome-Indikatoren ermittelt werden.

Tabelle 15: Outcome – Erfassung des Maßnahmenwirkungsgrades

Outcome – Erfassung des Maßnahmenwirkungsgrades	
allgemeine Daten zur Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungszahl • Fläche • sozialversicherungspflichtig Beschäftigte • Tourismus • etc.
verkehrliche Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • modal split • Motorisierungsrate • MIV-Anteil im Pendlerverkehr • Personenkilometer pro Kopf und Jahr (MIV, ÖPNV) • etc.
siedlungsstrukturelle Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohnerdichte • Bevölkerungszuwachs im Verhältnis Kernstadt zum Umland • etc.
Umweltzustandsindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Pro-Kopf-Wert der NO_x-Emissionen • Pro-Kopf-Wert der CO₂-Emissionen • etc.

(Quelle: eigene Darstellung)

Versuche, einen Zusammenhang zwischen einzelnen Mobilitätsmanagement-Kampagnen und individuellen Verhaltensänderungen nachzuweisen, beinhalten folgende Vorgehensweisen:

1. Vorher-Nachher-Untersuchung der Output-Indikatoren (als Teil der Kampagne) und der Marktumfeldsituation: Hier wird geprüft, ob es plausible Anzeichen dafür gibt, dass die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu einer positiven Beeinflussung der Zielgruppen geführt haben können. Ergänzend zu den Handlungsmöglichkeiten wird daher die Vielfalt, Wirkungsrichtung und Intensität sowie das Veränderungspotenzial des tatsächlichen Engagements in einer Kommune bzw. einer Region ermittelt.

¹ Outcome-Analyse: Überprüfung des allgemeinen Zielerreichungsgrades der verkehrspolitischen Aktivitäten anhand globaler Umfeldindikatoren.

Tabelle 16: Output – Nutzungsgrad der kommunalen Handlungsspielräume

Output – Nutzungsgrad der kommunalen Handlungsspielräume			
Kommunaler Handlungsspielraum Welche Handlungsfelder stehen grundsätzlich zur Verfügung?	Kommunale Handlungsfelder Auf welchen Handlungsfeldern betätigen sich die verantwortlichen Akteure?	Umsetzungsintensität Mit welcher Intensität werden die Bemühungen vorangetrieben?	Evaluierung Wie steht die Stadt im Vergleich zu Referenzstädten da?

(Quelle: eigene Darstellung)

2. Vorher-Nachher-Untersuchungen zur Wahrnehmung und Akzeptanz der Kampagne, zum Wissensstand, zu den Einstellungen und zum individuellen Verhalten: Hier wird geprüft, ob und wie die Kampagneninhalte von den Zielgruppen aufgenommen worden sind und ob diese prinzipiell positive Veränderungen erzeugt haben können.

Tabelle 17: Bewertungsraster

Bewertungsraster	
Sind die getroffenen Maßnahmen geeignet, die Aufgabe unerwünschter Verhaltensweisen bzw. die Annahme neuer, erwünschter Verhaltensweisen bei den anvisierten Zielgruppen zu erreichen?	<ul style="list-style-type: none"> • Tragen die Maßnahmen dazu bei, soziale, psychische Kosten bei der Inanspruchnahme der angebotenen Leistung zu überwinden? • Verändern die Maßnahmen die Eigenschaften der verschiedenen Verkehrssysteme in der Wahrnehmung der Bevölkerung, so dass eine neue Bewertungssituation im Verkehrsmittelwahlverhalten entsteht? • Wird der Produktbegriff umfassend genug marketingtechnisch bearbeitet? <ul style="list-style-type: none"> ○ Beeinflussung einer Vorstellung/ Verhaltensweise ○ Gestaltung der erforderlichen Begleitprodukte (Verhaltensangebote) ○ Einbettung aller Maßnahmen in ein schlüssiges Produktkonzept
Wurde die „bottom-up-Ausrichtung“ hinreichend berücksichtigt?	<ul style="list-style-type: none"> • Erforschung der wahren Zielgruppen-Bedürfnisse • Erforschung konkurrierender Werte im Entscheidungsprozess der Bevölkerung
Sind die Zielmärkte zuverlässig segmentiert?	<ul style="list-style-type: none"> • zielgenaue Ansprache der einzelnen Gruppen • kostenoptimale Ansprache der einzelnen Gruppen • erfolgsorientierter, maßgeschneiderter Maßnahmen-Mix für einzelne Gruppen
Sind die Maßnahmen in eine integrierte, strategisch ausgerichtete Kampagnenplanung eingebunden, die den Langfristcharakter von Verhaltensänderungen berücksichtigt?	

(Quelle: eigene Darstellung)

Mehr als das grundsätzliche Ableiten von Plausibilitäten erlauben diese Vorgehensweisen jedoch nicht. Es kann allerdings sein, dass sich zunächst nur Wahrnehmung, Wissen, Einstellung und Absichten bei den Zielpersonen ändern. Diese Ergebnisse führen noch nicht zur Verände-

rung der Outcome-Indikatoren, sind aber zwingend notwendig auf dem Weg zu einer tatsächlichen, später auch messbaren Verhaltensänderung.

Eine Kombination quantitativer und qualitativer Evaluierungsmethoden bietet sich an, um neben Mengenverteilungen und der Größenordnung von Erfolgspotenzialen auch differenzierte Sichtweisen aus unterschiedlichen Perspektiven zu erhalten, die ein besseres Verstehen von Kampagneneffekten bei bestimmten Zielpersonen vor deren spezifischen Erfahrungshintergründen ermöglichen.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Maßgebliches Anliegen des Mobilitätsmanagementkonzeptes ist es, die Mobilität der Einwohner Rostocks sowie der Pendler und Besucher in Richtung eines möglichst umweltfreundlichen modal split zu beeinflussen. Dazu tragen die einzelnen Bausteine der Teilkonzepte 1 bis 4 in ganz unterschiedlicher Weise bei. Gemeinsam mit Akteuren aus der Hansestadt Rostock und ihrem Umland konnten maßgebliche Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement herausgearbeitet und beispielhafte Maßnahmen zu Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen entwickelt werden. Bei einer 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 (CO₂). Für den langfristigen Erfolg dieser Maßnahmen ist es jedoch unerlässlich, das Mobilitätsmanagement in der Stadt- und Verkehrsplanung noch stärker zu verankern und als selbstverständlichen Bestandteil des Verwaltungshandelns auf allen Ebenen zu etablieren. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere auch eine enge Verzahnung mit den Maßnahmen des Mobilitätsplans Zukunft (MOPZ) anzustreben. Insgesamt gilt es ein überzeugendes Mobilitätsangebot auf Basis des nachfolgend dargestellten Strategie-Mixes im kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagement aufzubauen.

Tabelle 18: Strategie-Mix im kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagement

Strategie-Mix im Social Marketing	
Strukturelle Strategien	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängig aufeinander abgestimmte Maßnahmen der Außenkommunikation („one face to the customer“) • Umsetzung einer „echten“ integrierten Verkehrssystemgestaltung (Stadtverkehr als Produkt-Mix) • Kooperationen mit externen Partnern aus der Wirtschaft, Wissenschaft/Bildung und Verkehrspolitik (Cross Marketing)
Produkt-/Preis-Strategien	<ul style="list-style-type: none"> • Überwindung von Überzeugungsdefiziten durch Angebots-/Serviceverbesserungen • Sympathie-Gesten zur begleitenden emotionalen Kundenansprache • Implementierung komplementär zusammenwirkender push&pull-Maßnahmen (technische Innovationen, ökonomischer Druck, staatliche Reglementierung etc.) • Ausschöpfung der bestehenden kommunalen Handlungsspielräume • Einführung attraktiver Tarifstrategien (z.B. Mobilpakete)
Kommunikative Strategien	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz zielgruppengerechter Werbestile/-mittel und Kommunikationskanäle • Erhöhung des Werbedrucks durch Kampagnengestaltung • Berücksichtigung der besonderen Wirkung persönlicher Kommunikationsmaßnahmen • Bedienung der stärksten Motivationsfaktoren auf Kundenseite: „Nutzen“ und „Emotion“
(Gesellschafts-)Politische Strategien	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung des Dialogs zwischen Politik, Verwaltung, Mobilitätsanbietern und Bürgern (neue Partizipationsmodelle) • Verknüpfung der Gemeinwohlinteressen im Verkehrsbereich mit andern von den relevanten Entscheidern verfolgten Zielen • Möglichkeiten schaffen, dass Erfolge marktwirtschaftlicher Maßnahmen genauso der Politik zugerechnet werden wie ordnungspolitische und infrastrukturelle Maßnahmen • Entwicklung von Konzepten zur Auslösung von Identifikationsprozessen, durch: <ul style="list-style-type: none"> - Information (Aufklärung) - Konsultation/Dialog (Einwandbehandlung) - Partizipation (Mit-Gestaltung) • Beteiligung von relevanten Zielgruppen an der Kommunikation selbst (z.B. „Kunden werben Kunden“) • Einbindung von Vermittlungsorganisationen bzw. Gewinnung von speziellen Multiplikatoren: <ul style="list-style-type: none"> - Staatliche Behörden - Verbraucherorganisationen - Interesse-/Berufsverbände - etc.

(Quelle: eigene Darstellung)

9. Literaturliste

Stadtverwaltung Rostock, Senator für Bau und Umwelt (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock. Schlussbericht im Teilkonzept 1: Konzept für eine Mobilitätszentrale und ein Mobilitätsportal für die Region Rostock. Juni 2016.

Stadtverwaltung Rostock, Senator für Bau und Umwelt (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock. Schlussbericht im Teilkonzept 2: Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung. Juni 2016.

Stadtverwaltung Rostock, Senator für Bau und Umwelt (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock. Schlussbericht im Teilkonzept 3: Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock. Juni 2016.

Stadtverwaltung Rostock, Senator für Bau und Umwelt (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock. Schlussbericht im Teilkonzept 4: Machbarkeitsstudie für ein alternatives elektromobilorientiertes Verkehrskonzept für das Seebad Warnemünde „Warnemünde-mobil“. Juni 2016.

Stadtverwaltung Rostock, Senator für Bau und Umwelt (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock. Konzeptskizze „Strategische Öffentlichkeitsarbeit und Stakeholdermanagement“. Juni 2016.

Abkürzungsverzeichnis

A	Austria (Österreich)
A (Nr.)	Autobahn
abs.	absolut
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AG	Aktiengesellschaft
App	application software (Anwendungssoftware)
B.	Beschäftigte
B (Nr.)	Bundesstraße
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
bspw.	beispielsweise
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO ₂	Kohlendioxid
CS	Car-Sharing
D	Deutschland
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d.h.	das heißt
DL	Dienstleistung
E~/e~	Elektro~ (z.B. eMobilität, e-Ticket)
EAV	Einnahmeaufteilungsverfahren
etc.	ecetera
e.V.	eingetragener Verein
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
ggf.	gegebenenfalls
GmbH & Co. KG	Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommandit-gesellschaft
HRO	Hansestadt Rostock
IC	Intercity
i.e.S.	im engeren Sinne
inkl.	inklusive
insbes.	insbesondere
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
NOx	Stickoxide
o.ä.	oder ähnlich
ÖP(N)V	Öffentlicher Personen(nah)verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Orga	Organisation
P&R	Park-and-Ride
PKW	Personenkraftwagen
QR	quick response (schnelle Antwort)

Abkürzungsverzeichnis (Fortsetzung)

rebus	Regionalbus Rostock GmbH
RSAG	Rostocker Straßenbahn AG
S-Bahn	Schnellbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
t	Tonnen
THG	Treibhausgas
TK (Nr.)	Teilkonzept
TK	Telekommunikation
u.a.	unter anderem
VM	Verkehrsmittel
VRF	Verkaufsraumfläche
VU	Verkehrsunternehmen
VVW	Verkehrsverbund Warnow
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
zw.	zwischen