

P+R-Konzept

für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Teil 2

Handlungskonzept

A U F T R A G G E B E R

Hanse- und Universitätsstadt
Rostock

Amt für Verkehrsanlagen

Holbeinplatz 14

18069 Rostock

D A T U M

24. März 2021

Inhalt

Inhalt	2
Verzeichnis der Tabellen	3
Verzeichnis der Anlagen	3
1. Einleitung	4
2. Maßnahmenfelder	4
2.1 Maßnahmenfeld 1: Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R	5
2.2 Maßnahmenfeld 2: Betreiberkonzept für P+R	8
2.3 Maßnahmenfeld 3: SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung	10
2.4 Maßnahmenfeld 4: Tarifgestaltung	11
2.5 Maßnahmenfeld 5: Erweiterung P+R-Kapazität Modernisierung der Ausstattung	13
2.5.1 Bereich Hanse- und Universitätsstadt Rostock	13
2.5.2 Bereich Landkreis Rostock	16
2.6 Maßnahmenfeld 6: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock	17
2.7 Maßnahmenfeld 7: Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme	18
2.8 Maßnahmenfeld 8: Präsenz von P+R im Internet	19
2.9 Maßnahmenfeld 9: Eventverkehre	20

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Beschilderungsbeispiele für P+R-Plätze	12
Tabelle 2: Zusammenstellung vorhandener und geplanter P+R-Standorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	15

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes
Anlage 2	Parken und Reisen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, P+R-Standorte - Bestand und Planung, (Stand Dezember 2029)

1. Einleitung

Dieses Handlungskonzept stellt die fachspezifische Grundlage für die praktische Umsetzung des im Band 1 beschriebenen P+R-Konzeptes für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock dar.

Die Untergliederung im Konzept erfolgt nach Maßnahmefeldern, welche jeweils in sich abgeschlossene Aufgabengebiete und Zuständigkeiten umfassen, aber erst in deren Zusammenwirken die voll inhaltliche Umsetzung des P+R-Konzeptes ermöglichen.

Bei der Zusammenstellung und der zeitlichen Einordnung der zu realisierenden Maßnahmen werden hierarchische Abhängigkeiten zwischen diesen berücksichtigt. Die Realisierungsvorschläge beziehen sich dabei auf kurz-, mittel- und längerfristige Umsetzungshorizonte.

2. Maßnahmenfelder

Nachfolgende Maßnahmenfelder wurden herausgearbeitet und im Maßnahmenkatalog (Anlage 1) mit Einzelmaßnahmen untersetzt.

1. Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R
2. Betreibermodell (P+R integrierend)
3. SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung
4. Tarifgestaltung
5. Erweiterung der P+R-Kapazität und Modernisierung der Ausstattung
6. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock
7. Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme
8. Präsenz von P+R im Internet
9. Eventverkehre

2.1 Maßnahmenfeld 1: Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R

Maßnahmen:

- Institutionelle Einrichtung einer regionalen Mobilitätsmanagementzentrale (HRO und LK Rostock)
- Koordinierung der Umsetzung P+R in Rostock und in der Region
- P+R-Entwicklung im Zuge der SPNV-Achsen
- P+R-Entwicklung im Rahmen der Straßenbahnnetzerweiterung in Rostock

Parken und Reisen stellt eine Teilkomponente eines regional bestehenden Mobilitätsangebotes dar. Die mit Parken und Reisen angestrebte Mobilitätsverlagerung auf stadt- und umweltverträglichere Fortbewegungsmöglichkeiten erfordert die Ausgestaltung attraktiver Reiseketten, die Grundvoraussetzung für eine entsprechende Nutzerakzeptanz sind.

Die Planung und Umsetzung von Parken und Reisen betrifft eine größere Anzahl von Einzelmaßnahmen, die in hoheitlicher und fachlicher Zuständigkeit unterschiedlicher Einrichtungen und Unternehmen liegen.

Eine verkehrlich nachhaltige Wirkung von Parken und Reisen kann erfahrungsgemäß nur erreicht werden, wenn die betroffenen Akteure auf kommunaler und regionaler Ebenen zweckorientiert zusammenwirken.

Die strategische Weiterentwicklung des P+R-Konzeptes und die Umsetzung einzelner Maßnahmen über die Stadtgrenzen von Rostock hinaus in die regionalen Aufkommensgebiete der Pendler erfordert deshalb eine ständige Abstimmung aller damit zusammenhängenden Aufgaben und Vorhaben.

Die besten Voraussetzungen für die Koordinierung der mit P+R in Verbindung stehenden Aufgaben bietet eine **Mobilitätsmanagementzentrale**, die einerseits das Zusammenwirken der unterschiedlichen Akteure regional managen kann, über die erforderliche fachliche und technische Kompetenzen verfügt und andererseits notwendige Öffentlichkeitswirksamkeit herstellen kann.

An der institutionellen Einrichtung der **Mobilitätsmanagementzentrale** sollten sich anteilig die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock unter Hinzuziehung von Kompetenzen und Fördermöglichkeiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern beteiligen.

Ziel muss es sein, die **Mobilitätszentrale** kurzfristig einzurichten und danach schrittweise ihre Kompetenzen zu entwickeln. P+R wird dabei nur ein Teilbereich eines sonst umfangreichen Aufgabenspektrums dieser Einrichtung darstellen.

In die Koordinierung der P+R-relevanten Aufgaben müssen sowohl die betroffenen kommunalen Einrichtungen, welchen die Bereitstellung und der Betrieb von Parkierungskapazitäten obliegt, als auch die für die Weiterbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zuständigen Einrichtungen bzw. Unternehmen eingebunden werden.

Die im Rahmen des Mobilitätsmanagements fortzuführende Weiterentwicklung und Ausgestaltung von P+R sollte auch als ein Teilaspekt der re-

gionalen Verkehrsplanung in einem P+R-Entwicklungskonzept Berücksichtigung finden, welches dem Aufgabenspektrum des Regionalen Planungsverbandes zugeordnet ist.

Mit dem Ziel nachhaltiger Mobilitätsgestaltung ist dabei vor allem der Entwicklung im Zuge regionaler ÖV-Achsen besondere Bedeutung beizumessen.

Als Partner hinsichtlich der von der Mobilitätsmanagementzentrale für P+R zu koordinierenden Aufgaben sowohl in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch in der umgebenden Region müssen eingebunden werden:

- Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock,
- Verwaltung des Landkreises Rostock,
- Verkehrsverbund Warnow VVW,
- für P+R relevante Kommunen,
- DB Stationen&Service AG,
- Verkehrsunternehmen, u. a. Rostocker Straßenbahn AG (RSAG),
- u. a.

Aus dem gegenwärtig bestehenden Handlungsbedarf zur Koordinierung von Parken und Reisen im Zuge der im Umland von Rostock betriebenen SPNV-Strecken müsste eine der ersten Aufgabenstellungen für die zu gründende Mobilitätszentrale abgeleitet werden.

In den zurückliegenden Jahren sind an mehreren SPNV-Stationen unterschiedlich große P+R-Anlagen errichtet worden. Einige dieser Standorte bedürfen auf Grund der guten Nachfrage einer Erweiterung, bei andern müssen Angebote hinsichtlich Erhöhung der Nachfrage verbessert werden. Einzelne verkehrsstrukturell wichtige SPNV-Stationen verfügen noch nicht über geeignete P+R-Möglichkeiten.

Handlungsbedarf besteht auf folgenden Relationen:

Nord-Ost-Korridor

Zur Entlastung des über die B 105 aus nordöstlicher Richtung einfließenden Kfz-Verkehrs sollte auf der SPNV-Relation Rostock - Ribnitz-Damgarten tagsüber der Angebotstakt durchgängig auf 60 Minuten verdichtet werden. Die bisher hohe Auslastung des am Bf. Ribnitz-Damgarten vorhandenen P+R-Platzes lässt bei Verdichtung der SPNV-Bedienung eine noch größere Pendlernachfrage erwarten. Eine P+R-Erweiterung wäre auf der westlich gelegenen ehemaligen Verladefläche möglich.

Ab Rövershagen besteht durch die Überlagerung der Linien RB12 (Richtung Graal-Müritz) und der RE9 (Richtung Stralsund) mindestens alle 60 Minuten ein SPNV-Angebot von/nach Rostock. Der kleine P+R-Platz am Bahnhof Rövershagen ist deshalb ständig überlastet. Im Umkreis des Bahnhofes muss deshalb eine Erweiterung der Stellplatzkapazität vorgesehen werden, weil sich bis Rostock keine weitere räumlich geeignete und verkehrlich attraktive Umsteigemöglichkeit auf den SPNV anbietet.

Südkorridor

Güstrow ist durch zwei Zugverbindungen je Stunde und Richtung sehr gut und schnell mit Rostock verbunden. Vom Bf. Güstrow aus sind Pendler auch auf anderen Relationen unterwegs. Der vorhandene P+R-Platz am Bahnhof ist werktags ausgelastet, so dass eine P+R-Nachfragesteigerung nur bei einer Erweiterung der Stellplatzkapazität für Kfz erwartet werden kann.

Auch am Bahnhof Bützow mit Zugangeboten in unterschiedliche Zielrichtungen sind die Parkierungsmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofes voll ausgelastet. Mit der Neuanlage eines P+R-Platzes am Bahnhof Bützow wurden die örtlichen Bedingungen für das Parken am Bahnhof verbessert. Da damit aber Kapazitäten der bisher ungeordneten Kfz-Abstellung kompensiert wurden, ist zu erwarten, dass mit der neugestalteten Parkierungskapazität auch weiterhin nicht der Nachfrage entsprochen werden kann.

Eine Verdichtung des Zugangebotes von/nach Rostock auf einen 60 Minuten-Takt auch außerhalb der HVZ würde P+R weiter aufwerten.

Ergänzungsbedarf besteht auch an den SPNV-Stationen Laage und Kavelstorf/Dummerstorf, wo bisher nur ein zu geringes oder kein P+R-Stellplatzangebot vorhanden ist.

Westkorridor

Die P+R-Nachfrage auf der westlichen SPNV-Achse ist trotz eines 60-Minuten-Taktes und geringfügiger Reisezeitvorteile für den SPNV bis zum Rostocker Hauptbahnhof sehr gering.

Am Bahnhof Bad Doberan fehlen offizielle P+R-Möglichkeiten, obwohl aus dieser Stadt ein großer Pendlerstrom nach Rostock besteht. An diesem Standort ergibt sich dringender Handlungsbedarf, um P+R anbieten zu können.

2.2 Maßnahmenfeld 2: Betreiberkonzept für P+R

Maßnahmen:

- Konzept zum Betrieb von P+R-Anlagen in Rostock
- Beauftragung einer Einrichtung/Gesellschaft zum Betrieb der P+R-Anlagen auf Basis eines Bürgerschaftsbeschlusses

Vorhandene P+R-Plätze bedürfen dem Betrieb und der Unterhaltung der Anlage, wobei sich der jeweilige Aufwand nach deren Größe, Lage und Nutzung richtet.

In der Regel sind diese Parkplätze kommunal oder, wenn sie sich auf ehemaligem Eisenbahngelände befinden in Zuständigkeit des Infrastrukturunternehmens.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfügt über eine größere Anzahl von P+R-Plätzen, deren Kapazität entsprechend dem MOPZ zukünftig ausgebaut werden soll. Im Interesse einer abgestimmten Planung und eines wirtschaftlichen Betriebes ist dafür ein Betreiberkonzept erforderlich.

Unter Berücksichtigung der maßgebenden Vor- und Nachteile möglicher Betreiber ist abzuwägen, welcher Betreiber die besten Voraussetzungen für den Betrieb der P+R-Anlagen mitbringt. Die Übertragung dieser Aufgaben erfordert dann auch die Zustimmung seitens der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Betrieb von P+R-Anlagen auf Basis der Erhebung von Parkgebühren nicht wirtschaftlich darstellbar. Die Gebührenerhebung auf P+R-Plätzen in den Stadtrandgebieten von Rostock würde Nutzer abhalten und wäre damit verkehrsstrategisch kontraproduktiv. Deshalb ist es notwendig, für den P+R-Betrieb bereits auf städtischem Gebiet vorhandene Synergien zu nutzen.

Als Betreiber von P+R in Rostock wären folgende Einrichtungen denkbar:

Stadtverwaltung Rostock:

- Vorteil:
- Eigentümer der Parkplätze in Rostock
 - Stadt- und verkehrsplanerische Zuständigkeit sowie verkehrsrechtliche Hoheit

- Nachteil:
- zusätzliches Budget und technische Ausstattung für die Verwaltung und Bewirtschaftung der P+R-Standorte

Städtisches Verkehrsunternehmen (RSAG):

- Vorteil:
- Planung und Bereitstellung eines auch auf die P+R-Nutzung abgestimmten ÖPNV-Beförderungsangebotes

- Nachteil:
- Verwaltung und Bewirtschaftung der P+R-Standorte wäre zusätzliches Aufgabengebiet
 - damit zusätzliche Kosten, die von Dritten auszugleichen sind

Verkehrsverbund Warnow VVW:

- Vorteil: - Koordinierung von P+R im Verbundraum in einer Hand
Nachteil: - technische Basis für Betrieb der P+R-Standorte im bisherigen Aufgabenprofil nicht vorgesehen

Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH:

- Vorteil: - techn.-betriebliche Voraussetzung für die Betreuung von Parkierungseinrichtungen
- auf innerstädtischen P erwirtschaftete Gewinne könnten zur Bewirtschaftung von P+R-Anlagen genutzt werden
Nachteil: - bisher keine verkehrsplanerische Zuständigkeit

Die besten Voraussetzungen für den Betrieb der P+R-Anlagen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat die Parkhausgesellschaft Rostock GmbH. Dafür müsste seitens der Stadt das Aufgabenprofil der Parkhaus Gesellschaft entsprechend erweitert werden.

Da die Stadt selbst Gesellschafter ist, obliegt es ihr auch, die Aufgaben und Pflichten der Gesellschaft vorzugeben und deren Einhaltung zu überprüfen. Damit verbleibt weiterhin die planerische Hoheit bei der Stadt Rostock, was im Sinne einer integrierten Verkehrsentwicklung von besonderer Bedeutung ist.

Die Koordinierung der weiteren P+R-Entwicklung und verkehrsstrukturellen Planung sind in der zu schaffenden Mobilitätszentrale angesiedelt, in der die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als ein Partner mitwirkt.

Es wird somit vorgeschlagen, die Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH seitens der Hanse und Universitätsstadt Rostock mit dem Betrieb der P+R-Einrichtungen in Rostock zu beauftragen.

Der dafür erforderliche Finanzrahmen und die Finanzierungsmöglichkeit müssen zwischen der Stadt und der Gesellschaft vereinbart werden. Dabei sollte die Hoheit über eine Gebührensatzung weiterhin bei der Stadt verbleiben, um mit diesem verkehrsnachfragesteuernden Element weiterhin agieren zu können.

Die Übertragung dieser zusätzlichen Aufgabe an die Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH erfordert eine Ergänzung des Aufgabenprofils im Gesellschaftervertrag und letztendlich die Zustimmung der Bürgerschaft.

2.3 Maßnahmenfeld 3: SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung

Maßnahmen:

- Erhöhung der P+R-Attraktivität durch Verdichtung und Koordinierung der SPNV-/ÖPNV-Angebote.
- Bei der Planung von Netzerweiterungen der Straßenbahn in Rostock sind P+R-Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Regionaler Bereich (SPNV):

Aus der Region heraus kann auf den Relationen Rostock - Ribnitz-Damgarten und Rostock - Bützow durch die Einführung eines durchgängigen, möglichst umsteigefreien 60-Minuten-Takt zwischen 6:00 Uhr und 18:00 Uhr die Attraktivität und damit auch die Nachfrage bei P+R erhöht werden.

Bereich der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (ÖPNV):

Einen Schwerpunkt stellt die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung vorhandener P+R-Standorte an das Stadtzentrum von Rostock bzw. das Stadtteilzentrum von Warnemünde dar. Deutliche Defizite bestehen für Standorte, die nur durch Buslinien bedient werden.

Achse nach Brinckmannsdorf

Verdichtung des Angebotes der Linie 23 auf dem Linienabschnitt Brinckmannsdorf - Steintor im Tagesverkehr auf einen 10-Minuten-Takt durch

- Taktintegration der Regionalbuslinien 120 und 123 mit Bedienung der betroffenen Haltestellen auf diesem Linienabschnitt,
- Auffüllen der verbleibenden Lücken mit Pendelfahrten der Linie E23.

Dies muss in Verbindung stehen mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung im Zuge des Mühlendamms.

Anbindung Groß Schwaßer Weg

Auch bei einer Angebotsverdichtung auf der Buslinie 28 kann auf Grund des erforderlichen Umsteigens in Richtung Zentrum mit den sich ergebenden Reisezeitnachteilen nicht mit einer deutlichen Zunahme der P+R-Nachfrage gerechnet werden.

Eine vorteilhafte Aufwertung könnte der günstig an der B 103 gelegene P+R-Standort erhalten, wenn im Zusammenhang mit einer Trassenerweiterung der Straßenbahn nach Rövershagen der Parkplatz eine direkte Zentrumsanbindung erhalten würde.

Unabhängig davon ist dieser Parkplatz unverzichtbarer Kfz-Auffangparkplatz und Ausgangspunkt von Buspendelverkehren bei Fußballspielen im Ostseestadion.

2.4 Maßnahmenfeld 4: Tarifgestaltung

Maßnahmen:

- Abstimmung des Verfahrens für Kombiticket (ÖV-Tarif + P+R-Beleg) zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem P+R-Platz-Betreiber,
- Ausstattung der Fahrkartenautomaten für die Ausgabe einer zusätzlichen P+R-Bestätigung bei Kauf von Tages- und Zeitkarten,
- ggf. zusätzliche Parkscheinautomaten für Nicht-ÖP-Nutzer.

Mit der Anpassung von Gebühren für das Parken in zentralen Stadtbereichen und auf den P+R-Standorten kann auf die P+R-Nachfrage unmittelbar Einfluss genommen werden. Das Abstellen von Pendler-Kfz auf stadtrandnahen P+R-Parkplätzen sollte auf längere Zeit weiterhin gebührenfrei bleiben, um damit eine verkehrsregulierende Wirkung zu erreichen.

Andererseits ist es bei P+R-Standorten mit größerer Anzahl Fremdparker (keine P+R-Nutzung) erforderlich, deren Anteil zurückzudrängen. Dies kann entweder mit dem generellen Ausschluss bzw. mit einer zeitlich befristeten Parkdauer oder mit einer Parkgebühr für diese Nutzergruppe erreicht werden.

Es wird vorgeschlagen, für das Parken und Reisen in Rostock (ggf. auch erweiterbar auf das Verbundgebiet) eine Kombitarifstruktur zu wählen. Dieser Kombitarif sollte aus den Bestandteilen

- ÖV-Tarif ab P+R-Standort bis zum gewählten Ziel(gebiet) und
- Parkplatznutzungstarif

bestehen. Der Vorteil besteht darin, dass beide Anteile entsprechend dem Erfordernis jeder für sich angepasst werden können.

Um auch weiterhin gebührenfreies Parken für P+R-Kunden zu ermöglichen, soll für absehbare Zeit der P+R-Nutzungstarif gleich 0,00 EUR betragen. Der ÖV-Anteil richtet sich nach dem jeweils aktuell gültigen Tarif. Damit ergeben sich für Zeitkartennutzer keine finanziellen Veränderungen. Bei Tageskarten liegt der Tarif etwas über zwei Einzelfahrten.

Am vorteilhaftesten kann die Ausgabe des Berechtigungsbeleges mit dem Erwerb einer dem jeweiligen ÖV-Tarif entsprechenden Tages- oder Zeitkarte verknüpft werden. Dies betrifft das Angebot für Einzelpersonen, Familien und Gruppen.

Die Ausgabe eines Parkbeleges für den jeweiligen Ticketgültigkeitszeitraum wäre über den Fahrkartenautomaten am P+R-Platz beim Erwerb der Fahrkarte auf Anforderung möglich. Das setzt eine Anpassung der bisherigen Automaten voraus. Abo-Kunden (Normaltarif oder Jobticket) sollten diese Bestätigung auf Anforderung von der für die Ticketausgabe zuständigen Einrichtung erhalten.

Der Berechtigungsbeleg für P+R muss auf entsprechend ausgewiesenen P+R-Plätzen gut sichtbar im Kfz hinterlegt werden.

Für eventuelle Gebührenerhebung für Nicht-P+R-Nutzer müssten auf dem Parkplatz Parkscheinautomaten zur Verfügung stehen.

Davon unabhängig könnte bei Kombitickets für Events, die zwischen dem jeweiligen Veranstalter und dem Verkehrsverbund/Verkehrsunternehmen abgestimmt werden, ein den Veranstaltungszeitraum betreffender Zusatzbeleg (zusätzlicher Kartenabschnitt) zur Nutzung eines P+R-Platzes berechtigen.

Für jeden P+R-Standort müssen entsprechend seiner Lage und Nachfrage die Nutzungsbedingungen festgelegt werden. Für folgende P+R-Standorte (auch geplante) werden spezielle Nutzungsanpassungen empfohlen:

Dierkower Kreuz: nur P+R mit Berechtigungsnachweis

Hauptbahnhof: weiterhin gebührenpflichtig

Südblick: P+R mit Berechtigungsnachweis, übrige max. 2 Std.

Neuer Friedhof: P+R mit Berechtigungsnachweis, übrige max. 2 Std.

Warnemünde Werft: nur P+R mit Berechtigungsnachweis

Warnemünde Strand Mitte: P+R mit Berechtigungsnachweis,
übrige gebührenpflichtig

Mecklenburger Allee: 6 bis 18 Uhr nur P+R mit Berechtigungsnachweis,
Warnowallee: nachweis,
Helsinkier Straße: 18 bis 6 Uhr frei

Für alle anderen P+R-Plätze in Rostock sollte auf Grund der geringeren Auslastung zunächst die freizügige Verfügbarkeit wie bestehen bleiben.

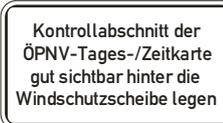
Nutzung		mit Kontrollabschnitt frei	mit Kontrollabschnitt frei	mit Kontrollabschnitt frei	gebührenpflichtig
P+R	frei	mit Kontrollabschnitt frei	mit Kontrollabschnitt frei	mit Kontrollabschnitt frei	gebührenpflichtig
Fremdparker	frei	max. 2 Stunden, ohne Gebühr	von 18 - 6 Uhr frei, ohne Gebühr	gebührenpflichtig	gebührenpflichtig
Beschilderung					
Zusatz- information auf dem Parkplatz					

Tabelle 1: Beschilderungsbeispiele für P+R-Plätze

2.5 Maßnahmenfeld 5: Erweiterung P+R-Kapazität Modernisierung der Ausstattung

2.5.1 Bereich Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Maßnahmen:

- Erweiterung der Kapazität vorhandene P+R-Standorte
- Neuanlage zusätzlicher P+R-Standorte
- Ausstattung der P+R-Standorte mit Stadt- und ÖPNV-Informationen
- Ergänzung der P+R-Zielführung auf den Hauptzufahrtsstraßen
- Abstimmung mit Eit-Anbietern für Einrichtung von Ladestationen
- Ausbau B+R-Abstellmöglichkeiten an geeigneten Haltestellen

Die im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (MOPZ) vorgeschlagene Erhöhung des P+R-Stellplatzangebotes orientiert sich vorrangig an der Erweiterung vorhandener Standorte und der Ergänzung von P+R-Standorten an gegenwärtig noch nicht über P+R-Möglichkeiten verfügende Zufahrtsstraßen. Für nachfolgende P+R-Standorte werden spezielle Maßnahmen vorgeschlagen.

Dierkower Allee - Modernisierung, Ausbau- und Erweiterungsplanung

Unabhängig längerer Reisezeit des ÖPNV in Richtung Stadtzentrum wird dieser P+R-Standort gut nachgefragt. Mit der Überlagerung der Straßenbahnlinien 3 und 4 wird ein attraktiver 10-Minuten-Takt bis zum Steintor angeboten.

Eine Kapazitätserweiterung auf vorhandenem Parkplatz wäre kurzfristig durch Verlagerung der gegenwärtigen LKW-Abstellung zu einem anderen Standort möglich. Unabhängig davon sollten die Pkw-Stellplätze neu markiert werden, um eine übersichtliche Parkordnung zu gewährleisten.

Weiterhin besteht eine bauliche Erweiterungsmöglichkeit auf der Freifläche zwischen Parkplatzzufahrt und dem südöstlichen Streckengleisbogen.

Dierkower Kreuz - Modernisierung und Erweiterung

Die bisher volle Auslastung des P+R-Bestandsplatzes erfordert eine Erweiterung dessen Kapazität.

Kurzfristig könnte der sich östlich anschließende Parkplatzbereich in den P+R-Standort integriert werden.

Weiterhin ist eine Erweiterungsmöglichkeit im Innenbereich der nördlich gelegenen Straßenbahnwendeschleife zu prüfen.

Dierkower Damm - Neuplanung

Der im MOPZ vorgesehene Neubau des P+R-Standortes Dierkower Damm würde über eine sehr gute ÖPNV-Bedienung alle ca. 4 Minuten in Richtung Stadtzentrum (4 Straßenbahnlinien) verfügen. Nachteilig ist aber die kurze Distanz zum Stadtzentrum, wodurch sich für P+R kein Zeitgewinn

ergibt. Für die Erreichbarkeit von der Hauptzufahrtsstraße L22 aus ist eine neue Straßenverbindung anzulegen.

Dieser Parkplatz hat Bedeutung als Auffangplatz bei innerstädtischen Großevents oder wenn durch restriktive Maßnahmen die Parkplatzkapazität in der Innenstadt reduziert und die Gebühren angehoben werden.

P+R-Standort Brinckmannsdorf - Zufahrt und Modernisierung

Wenn eine attraktivere Busanbindung an das Stadtzentrum realisiert wird, dann ist auch eine bauliche Aufwertung dieses P+R-Standortes sinnvoll. Dies betrifft einerseits die Zufahrtsbedingung zum Parkplatzbereich als auch die Ausstattung mit Sanitär- und Informationseinrichtungen.

P+R-Standort Kassebohm - Neuplanung

Für den im MOPZ vorgeschlagenen neuen P+R-Standort im Bereich Kassebohm ist eine Fläche südlich der Eisenbahntrasse vorgesehen. Zur Verkürzung der Fußwege sollen der SPNV-Haltepunkt Kassebohm westwärts in Richtung des Bahnüberganges Neubrandenburger Straße verlegt und in dessen Nähe eine neue Regionalbushaltestelle eingerichtet werden.

P+R-Standort Südblick - Erweiterungsplanung

Für eine längerfristig vorzusehende Kapazitätserweiterung des bestehenden Parkplatzes sollten südlich der Wendeschleife im Bereich der Parkplatzzufahrt Flächen reserviert werden.

P+R-Standort Neuer Friedhof - Erweiterung vorhandener Parkplatz

Mit dem Bau zweier zusätzlicher Parkstreifen westlich anschließend an den Bestandsparkplatz und der anschließenden Widmung des neuen Teilbereiches als P+R-Platz kann eine Angebotslücke für P+R im Zuge der Satower Straße L10 geschlossen werden. Der bestehende Parkplatzbereich sollte weiterhin, aber parkzeitbefristet den Friedhofsbesuchern zur Verfügung stehen.

P+R-Standort im Bereich Hamburger Straße - Standortfindung

Für den großen Einpendlerstrom aus westlicher Richtung im Zuge der B 105 besteht Bedarf an P+R-Möglichkeit im Bereich Hamburger Straße.

Als Standort würde sich der Bereich Haltestelle Reutershagen (Straßenbahn und Bus) auf der Grünfläche zwischen der Hamburger und der Clara-Zetkin-Straße anbieten. Die Zu- und Abfahrt für Kfz müsste über den Straßenknoten Hamburger Straße/Goerdelerstraße und weiter auf der Clara-Zetkin-Straße erfolgen.

Die Wiesenfläche ist ausreichend groß, so dass der vorhandene Baumbestand erhalten bleiben kann und bei der Parkplatzgestaltung eventuell zusätzliche Anpflanzungen möglich werden. Ein Teilbereich sollte für Anwohner vorgehalten werden, weil das Parken auf der Clara-Zetkin-Straße eingeschränkt werden muss.

Je nach Ausbau der Straßenbahntrasse nach Schutow und ihrer verkehrlichen Nachfrage könnten dieser P+R-Stellplätze auch nur temporären Charakter besitzen.

P+R-Standort Schutow - Neuplanung

Bei einer Straßenbahnverlängerung in den Bereich Schutow ist ein größerer P+R-Standort vorzusehen, welcher auch günstig zur B 103 gelegen ist.

In nachfolgender Zusammenstellung vorhandener und geplanter P+R-Plätze sind auch diejenigen Standorte enthalten, welche unverändert im Bestand sind oder durch Umwidmung vorhandener Parkplätze geschaffen werden können.

P+R-Standorte in der HRO incl. Warnemünde	Standort vorhanden (x) bzw. ...	Stellplätze Pkw Bestand 2019	Erweiterung nach MOPZ /1/	Ergänzungsvorschlag aus P+R-Konzept	Zielgröße P+R
Dierkower Allee	x	185	300		485
Theodor-Heuss-Straße	x	210			210
Dierkower Kreuz	x	110	200		310
Dierkower Damm	Neubau		500		500
Brinckmannsdorf	x	195	150		345
Kassebohm	Neubau		150		150
Hauptbahnhof	x	140			140
Südblick	x	160	300		460
Neuer Friedhof	P+R-Erweiterung			50	50
Groß-Schwaßer Weg	x	720			720
Reutershagen	Neubau			150	150
Schutow	Neubau		400		400
S-Bf. Marienehe	P+R Ausweisung	80			80
S-Bf. Lütten Klein	x	430			430
Lütten Klein Zentrum	P+R Ausweisung			55	55
Warnowallee	P+R Ausweisung			60	60
Mecklenburger Allee	P+R Ausweisung			45	45
Flensburger Straße	x	230			230
S-Bf. Warnemünde Werft	x	30			30
Warnemünde Strand Mitte	P+R Ausweisung				150
Warnemünde Strand West	entfällt als P+R	550			
Summe		3.040	2.000	360	5.000

Tabelle 2: Zusammenstellung vorhandener und geplanter P+R-Standorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Neben der Kapazitätserweiterung für P+R hat auch die Ausstattung mit B+R-Abstellmöglichkeiten eine große Bedeutung, weil damit Kfz-Fahrten im Kurzstreckenbereich kompensiert werden könnten.

B+R sollte deshalb nicht nur in Verbindung mit dem Ausbau von P+R-Plätzen berücksichtigt werden, sondern zur Ausstattung jeder ÖV-Haltestelle gehören, wenn aus der Umgebung entsprechendes Nachfragepotenzial zu erwarten ist und für den Radverkehr günstige Zufahrtsbedingungen zur Haltestelle gegeben sind.

2.5.2 Bereich Landkreis Rostock

Maßnahmen:

- Erweiterung der Kapazität ausgewählter P+R-Standorte
- Neuanlage zusätzlicher P+R-Standorte an SPNV-Stationen
- Ergänzung der Zielführung zu den P+R-Standorten
- Abstimmung mit Eit-Anbietern für Einrichtung von Ladestationen
- Ausbau B+R-Abstellmöglichkeiten

Da sich die Maßnahmen auf bestehende oder zu planende Standorte in unterschiedlichen Kommunen beziehen, kommt dem Landkreis in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund eine wichtige Koordinierungsfunktion zu.

Es ist davon auszugehen, dass sowohl die Planung als auch die Investition der P+R-Anlagen nur anteilig von den Kommunen finanziert werden können und ohne Förderung nicht zu realisieren sind.

Folgende neue P+R-Standorte sind vorrangig zu berücksichtigen:

Bf. Bad Doberan

S-Bahn-Station Kavelstorf/Dummerstorf.

Eine Erweiterung folgender P+R-Plätze ist einzuplanen:

Bf. Rövershagen

S-Bahn-Station Laage

Bf. Güstrow

Bf. Bützow (wenn Kapazität des neuangelegten P+R nicht ausreichend).

Weiterhin ist eine Erweiterung von P+R am

Bf. Ribnitz-Damgarten erforderlich.

2.6 Maßnahmenfeld 6: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock

Maßnahmen:

- Weiterführung des Parkraummanagements in zentralen Stadtbereichen
- Straßenraummanagement mit Reduzierung wilder Parkmöglichkeiten
- Bei hoher Auslastung von P+R-Standorten Überprüfung der Fremdnutzung
- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Bevorrechtigung.

Im Rahmen des Parkraummanagements sind die bereits eingeleiteten Maßnahmen, wie städtebauliche Verdichtung mit Reduzierung öffentlich nutzbarer Parkmöglichkeiten, die Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, die Umsetzung des Anwohnerparkens, die Gebührenanpassung für das Parken nach Zonen und Zeit konsequent weiterzuführen.

Die konsequente Umsetzung der ÖPNV-Bevorrechtigung ist eine der grundlegenden Voraussetzungen, um eine entsprechende Attraktivität der öffentlichen Verkehrsangebote zu erreichen. An LSA eingerichtete Bevorrechtigungen bedürfen einer zyklischen Überprüfung, ob diese sich ggf. veränderten Verkehrssituationen anzupassen sind.

Die auf der Tessiner Straße stadteinwärts in den zurückliegenden Jahren temporär vorhandene Busspur sollte zukünftig wieder in Betracht gezogen werden und auf dem Mühlendamm verlängert werden, um die Behinderungen der Buslinien 22 und 23 in dieser Verkehrsrichtung zu minimieren.

Die zügige Beförderung ist neben der Angebotstaktverdichtung eine grundlegende Voraussetzung für eine höhere Inanspruchnahme des P+R-Standortes Katt-un-Mus-Weg im Stadtteil Brinckmannsdorf.

Hinsichtlich einer effizienten Ausnutzung der stadteinwärtigen Fahrspuren könnte auch eine dynamische Busspur in Erwägung gezogen werden, wobei nur im Fall eines starken Verkehrsaufkommens dem ÖPNV und weiteren Nutzern (Taxi, Einsatzfahrzeuge, ggf. E-Mobile) die separate Spur vorbehalten ist.

Dies erfordert aber Investitionen in verkehrstelematische Ausstattungen, deren Betrieb eine der Aufgaben der Mobilitätszentrale sein müsste.

2.7 Maßnahmenfeld 7: Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme

Maßnahmen:

- Online-Erfassung der Fahrzeugbelegung stellplatzgenau auf P+R-Plätzen
- Aufbau eines dynamischen Parkleit- und Informationssystems
- Ausbau der dynamischen Verkehrsinformation auf den Zufahrtsstraßen zu den P+R-Standorten
- Ausstattung der P+R-Standorte mit statischen und dynamischen Informationsmöglichkeiten

Um den potenziellen P+R-Nutzern auf den Zufahrtsstraßen bzw. über das Internet zeitaktuelle Informationen zur Verfügbarkeit freier Stellplätze auf den P+R-Plätzen übermitteln zu können, muss die Belegung der Kfz-Stellplätze kontinuierlich erfasst und ausgewertet werden.

Wesentliche Vorhaben sind dabei schrittweise Ausstattung der Pkw-Stellplätze mit Sensortechnik, die Erweiterung des dynamischen Parkleit- und -informationssystems mit den P+R-Standorten, die Vorbereitung und etappenweise Umsetzung der dynamischen Verkehrsinformation (Installation, Ansteuerung und Betrieb dynamischer Informationstafeln).

Die dynamische Verkehrsinformation muss standortspezifisch den Verkehrszustand auf den Zufahrtsstraßen zu den Parkplätzen, die Auslastung der Parkplätze in den Zielgebieten, die freie Kapazität auf den P+R-Plätzen sowie die aktuellen ÖPNV-Beförderungsangebote ab dem jeweiligen Umsteigepunkt erfassen und als generierte Gesamtinformation an die Verkehrsteilnehmer ausgeben.

Diese Aufgabe ist der Mobilitätszentrale zuzuordnen, wobei ein Zusammenwirken mit dem gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern betriebenen Verkehrsmanagementsystem erforderlich ist.

Die Umsetzung der Ausstattung vor Ort ist auf Grund des technischen und investiven Aufwandes nur in Etappen realisierbar. Dabei soll mit wichtigen P+R-Standorten begonnen werden.

Vorschlag von Realisierungsprioritäten für P+R-Standorte:

1. **Südblick** Info und Zielführung auf Südzufahrt L132
2. **Lütten Klein** zusätzliche Infotafel aus nördlicher Richtung auf der B103
(aus südl. Richtung auf der B103 Infotafel vorhanden)
und aus östlicher Richtung auf der B105
3. **Dierkower Allee** (nach Umgestaltung des P+R)
aus Richtung A19 (Ausfahrt Rostock-Ost);
sowie von der B105/L22 aus nordöstlicher Richtung
4. **Brinckmannsdorf** (nach Verdichtung und Beschleunigung des Busangebotes) Info von der A19 (Ausfahrt Rostock-Süd);
sowie von der B110/L39 aus östlicher Richtung
5. **neue P+R** bei Planung neuer P+R-Standorte sind die Informationskomponenten als Grundausstattung zu berücksichtigen.

2.8 Maßnahmenfeld 8: Präsenz von P+R im Internet

Maßnahmen:

- Verbesserung der P+R-Präsenz im Internet
- Abstimmung über Managerzuständigkeit für P+R-Internetauftritt im Verbundraum Warnow (Vorschlag VVW)
- Entwurf eines neuen Layouts für P+R mit Berücksichtigung von Verlinkung mit anderen Nutzern und Platzhaltern für zukünftig dynamische Informationen

Die bisher nicht erfolgte Koordinierung führte dazu, dass die an P+R beteiligten Partner (Stadt Rostock, RSAG und VVW) Parken und Reisen in ihren Internetauftritten jeder für sich mit unterschiedlicher Darstellung und verschiedenem Informationsumfang präsentieren.

Dynamische Informationen zum P+R können auf Grund fehlender technischer Voraussetzungen gegenwärtig nicht angeboten werden.

Ein einheitlich gestalteter P+R-Auftritt soll über Verlinkung von den Partnerseiten aus abrufbar sein.

Weiterhin ist eine Verlinkung der P+R-Seite mit dem Fahrplanauskunftssystem für den jeweils durch den Nutzer ausgewählten P+R-Standort vorzusehen, um aufwendiges Navigieren zu vermeiden.

Die Erstellung und Pflege des Systems in einer Hand ist eine wichtige Grundlage für die Aktualität der Informationen. Es wird empfohlen, die kurzfristig durchzuführende Entwicklung des Informationssystems in die Zuständigkeit des Verkehrsverbundes Warnow zu legen. Damit können auch Informationen aus der Region zeitaktuell berücksichtigt werden.

Wenn sich in Rostock die Mobilitätsmanagementzentrale personell und technisch etabliert hat, könnte diese Internetpräsenz zu einem geeigneten Zeitpunkt dann an diese übertragen werden.

2.9 Maßnahmenfeld 9: Eventverkehre

Maßnahme:

- Einordnung der Eventverkehre in das bestehende ÖV-Konzept durch Zusammenarbeit von Veranstalter, Verkehrsverbund und Sachgebiet Verkehrsbehörde

Großveranstaltungen benötigen ein funktionierendes Verkehrskonzept.

Die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Events obliegen dem jeweiligen Veranstalter.

Aus dieser Verantwortung heraus ist er auch zuständig für die Mobilität seiner Besucher und muss sich dafür mit Dritten abstimmen.

Ausgewiesene Veranstaltungsorte für Großveranstaltungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind die

- Stadthalle und die Hansemesse
- das Ostseestadion und
- Stadtteil Warnemünde für die Hansesail.

Für alle vier Veranstaltungsorte existieren für die Besucher Anfahrtsbeschreibungen im Internet.

Events können auch für andere Veranstaltungsorte geplant werden. Sobald durch die Veranstaltung öffentliche Straßen, Wege und Plätze mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, muss der Veranstalter diese im Vorfeld behördlich anmelden, ein eigenes Verkehrskonzept vorlegen und das behördliche Einverständnis erreichen.

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist dafür das Sachgebiet Verkehrsbehördliche Aufgaben, Charles Darwin Ring 6, 18059 Rostock zuständig.

Ein Verkehrskonzept für Großveranstaltungen muss Aussagen enthalten zum Mengengerüst, zur Erreichbarkeit des Veranstaltungsortes durch ÖV, MIV, Fuß- und Radverkehr, für die Ver- und Entsorgung, den Anwohnerschutz, die Inanspruchnahme von Verkehrsflächen, Sicherheitsszenarien und welche zusätzlichen Belastungen gegenüber der alltäglichen Verkehrssituation entstehen.

Weiterhin sind zur Vermeidung von größeren Zeitverlusten für die Besucher deren umfangreiche Information im Vorfeld der Veranstaltung, eine übersichtliche Wegweisung bei der An- und Abreise (hier auch Fußgängerführung) und eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Allgemeinheit zu beachten.

Während sich die Anreise in der Regel über ein größeres Zeitfenster erstreckt, tritt bei Veranstaltungsende ein hoher Stress hinsichtlich eines funktionierenden Verkehrskonzeptes durch den plötzlich einsetzenden Besucherabfluss und dessen weitere Abreise mit ÖV und MIV auf.

Deshalb ist es im Sinne nachhaltiger Großveranstaltungen angebracht, das Funktionieren von An- und Abreise regelmäßig zu überprüfen, erkennbare Mängel in der Wegführung und Infrastruktur zu beseitigen.

Die Großveranstaltungen sollen dabei möglichst in das bestehende Verkehrssystem integriert werden, indem durch nachfragegerechte Taktverdichtungen ein attraktives ÖV-Angebot auch zu Auffangparkplätzen entsteht. Damit soll entgegengewirkt werden, dass durch wildes Parken und ungeordneten Fußgängerverkehr im Veranstaltungsumfeld der Gesamteindruck von Events geschmälert wird.

Ein Mittel dazu wird in der Vereinbarung von Kombitickets (Eintritt plus zeitbefristete ÖV-Nutzung, erhöhtem ÖV-Angebot, der Bereitstellung temporärer Parkflächen und einer gut geführten Wegweisung (Fußgänger und MIV) gesehen.

Zu der Verantwortung der Veranstalter für die An- und Abreise seiner Besucher gehört auch der Anreiz für nachhaltige Mobilität. Das Angebot von Kombitickets sollten deshalb ein untrennbarer Bestandteil der Verkehrskonzepte für Events mit entsprechend großem Besucheraufkommen werden.

Als Voraussetzung dafür müsste seitens der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Grundsatzentscheidung getroffen werden, die dann auch der städtischen Genehmigungsbehörde entsprechende Befugnisse einräumt.

In Vorbereitung jedes größeren Events sind zwischen dem Veranstalter, der Stadt Rostock und Verkehrsdienstleistern entsprechende Maßnahmen abzustimmen und in einem jeweils spezifischen Verkehrskonzept einzuplanen. Dies betrifft unter anderem folgende konkrete Aufgaben:

- Nutzung vorhandener Parkierungseinrichtungen (auch P+R),
- Abstimmung mit Stadt und/oder Dritten zur Nutzung von Flächen für ggf. zusätzliche temporäre Parkplätze,
- Abstimmung zu zusätzlichen öffentliche Beförderungsleistungen,
- Vereinbarung zu Kombitickets (Eintritt plus zeitbefristete ÖV-Nutzung),
- Erarbeitung von Besucherinformationen für An- und Abreise mit dem Verweis auf öffentliche Beförderungsangebote (auch aus der Region heraus) und P+R-Möglichkeiten am Stadtrand (hinweise auf Eventseite im Internet),
- Einrichtung und Betrieb von temporären Sonderparkplätzen (auch für P+R),
- temporäre Zielführung zu zusätzlichen Auffangparkplätzen,
- Einbindung der dynamischen Verkehrsinformationsmöglichkeiten entsprechend Ausbaustand.