

<b>Beschlussvorlage</b>	Datum: 08.01.2016
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller
Federführendes Amt: Mobilitätskoordinator	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Umweltschutz Finanzverwaltungsamt Tief- und Hafenbauamt	
<b>Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität in der Hansestadt Rostock</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
11.02.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung
18.02.2016	Finanzausschuss
02.03.2016	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Entscheidung

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität wird bestätigt und ist schrittweise umzusetzen. Die hierfür erforderlichen Mittel sind nach Maßgabe des Haushaltes einzustellen.
2. Im Rahmen eines Prozessmonitoring wird die Bürgerschaft über die Umsetzung des Aktionsplanes alle 3 Jahre informiert.
3. Für die erfolgreiche Umsetzung des Aktionsplanes und des Prozessmonitoring bedarf es zusätzlicher personeller Kapazitäten. Zeitlich befristet (2 Jahre) ist die Projektstelle eines „e-Mobilitätslotsen“ unter Akquirierung von Fördermitteln einzurichten.

Beschlussvorschriften: § 22 (2) KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2011/AN/1911 „Aktionsplan für Elektromobilität“

0779/08-A „Zentrales Fuhrparkmanagement und Carsharing“

2015/BV/0655 „Elektromobilitätsstrategie der Hansestadt Rostock und Aktionsplan“

#### Sachverhalt:

Per 25.3.2015 wurde die Elektromobilitätsstrategie (2015/BV/0655) von der Bürgerschaft *als Rahmen setzende Strategie zur Förderung der Elektromobilität und als ein Fachbeitrag zum neuen Verkehrskonzept „Mobilitätsplan Zukunft“* bestätigt. Der Aktionsplan wurde dabei lediglich zur Kenntnis gegeben.

Hintergrund für den Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität war der Bürgerschaftsbeschluss 2011/AN/1911, in welchem die Stadtverwaltung aufgefordert wurde, einen Aktionsplan für Elektromobilität bis 09/2011 vorzulegen. Aufgrund fehlender personeller Ressourcen konnte der Beschluss bislang nicht umgesetzt werden.

Der Aktionsplan wurde zwischenzeitlich durch die Projektlenkungsgruppe aktualisiert und bezüglich der finanziellen Auswirkungen untersetzt.

Naturgemäß können die Finanzbedarfe für einzelne Maßnahmen des Aktionsplanes derzeit noch nicht beziffert werden. Einige Maßnahmen sind aber rein organisatorischer Art oder lassen sich im Rahmen der vorhandenen Haushaltsansätze der Ämter realisieren (A 7, F4). Allen Maßnahmen ist gemeinsam, dass sie geeignet sind, die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu reduzieren (weniger Kosten durch Abgase, Lärm, Unfälle, Flächenverbrauch etc.) und so erheblich die externen /gesellschaftlichen Kosten zu senken.

Für einzelne Maßnahmen konnten bereits Fördermittel durch die Hansestadt Rostock eingeworben werden. So wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMUB bis April 2016 ein *„Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und den Landkreis Rostock zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehre“* (Projektkoordination: Mobilitätskoordinator) aufgestellt.

Hierüber werden bereits vertiefend untersucht:

- Maßnahme A 2 *„Mobilitätsportal / Mobilitätszentrale“*
- Maßnahme A 5 *„e-Busverkehr für das Seebad Warnemünde“*
- Maßnahme B 5 *„Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements in der Stadtverwaltung“*
- Maßnahme E 1 *„Integration der e-Mobilität und von (e-)Sharing in Wohnbauprojekte und Quartiersentwicklung“*.

Fördermittelanträge wurden des Weiteren gestellt durch

- die Stadtwerke Rostock AG für Maßnahme B 4 *„Entwicklung eines Ladenetzkonzeptes für halb-öffentliche und öffentliche Ladeinfrastruktur“*
- die Tourismuszentrale für die Maßnahme C 1 *„Entwicklung einer Dachmarke für touristische Elektromobilitätsangebote“*
- die ATI Küste für die Maßnahme A 6 *„e-Fähre Gehlsdorf – Stadthafen“*.

Für andere Maßnahmen wie die Beschaffung von Fahrzeugen aber auch vertiefende Untersuchungen stehen verschiedene Fördertöpfe des Bundes und des Landes M-V zur Verfügung.

Um den Aktionsplan erfolgreich umzusetzen und alle Teilprojekte in Abstimmung mit den Vertretern der Wirtschaft und von Verbänden auf den Weg zu bringen, entsprechende Drittmittel zu beantragen und für das Prozessmonitoring bedarf es neben einer Projektlenkungsgruppe auch eines zentralen Ansprechpartners in der Stadtverwaltung. Der Arbeitsaufwand wird auf eine Stelle geschätzt (1 VZÄ). Eine Projektstelle „e-Mobilitätslotse“ soll vorerst auf 2 Jahre befristet und größtenteils mit Fördermitteln finanziert werden (siehe finanzielle Auswirkungen). Die Stelle soll bei S4/ Mobilitätskoordinator angesiedelt werden. Eine Umsetzung des Aktionsplanes und des Prozessmonitoring durch den Mobilitätskoordinator ist aus Kapazitätsgründen ausgeschlossen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für die meisten Maßnahmen zur Umsetzung des Aktionsplanes können noch keine konkreten Auswirkungen dargestellt werden, da diese erst im weiteren Arbeitsprozess konkretisiert werden. Die Maßnahmen können nur unter Berücksichtigung der Haushaltslage aus den Haushaltsansätzen der Ämter durchgeführt werden. Einige Maßnahmen werden durch andere Unternehmen (SWR, RSAG etc.) umgesetzt. Umfangreiche Fördermittel zur Förderung der e-Mobilität stehen bereit und werden durch die Stadtverwaltung und die Unternehmen vorrangig zur Finanzierung herangezogen (siehe auch Sachverhalt).

Für folgende Maßnahmen können bereits finanzielle Auswirkungen konkret benannt werden, die nicht durch Haushaltsansätze gedeckt sind:

Teilhaushalt 03, Produkt: 11110000, Bez.: Mobilitätskoordinator

Haushalts-jahr	Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendungen	Einzahlungen	Auszahlungen
2017	Eigenanteil für 1 geförderte Projektstelle „e-Mobilitätslotse“/ betriebliches Mobilitätsmanagement“ *	-	11.250	-	11.250
2018	Eigenanteil für 1 geförderte Projektstelle „e-Mobilitätslotse“/ betriebliches Mobilitätsmanagement“ *	-	11.250	-	11.250

\*

- derzeit wird das Klimaschutzteilkonzept „Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock“ aufgestellt, das spät. in 9/2016 beschlossen werden soll
- für die Umsetzung der Teilkonzepte zum „Betrieblichen Mobilitätsmanagement“ / incl. e-Mobilität und „Kommunales Mobilitätsmanagement“ ist beabsichtigt, nach Beschlussfassung Fördermittelanträge für je einen Klimaschutzmanager zu stellen (Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministerium BMUB)
- die Stellen können frühest möglich zum 1.1.2017 besetzt werden
- Förderquote bis 85 %, für max. 2 Jahre
- Personal- und Sachkosten von 75.000 € / a (TVÖD Entgeltstufe 11 = 50 T€/a , Öffentlichkeitsarbeit 10 T€, Sach-, Reise-, Weiterbildungsausgaben zusammen 15T€)
- notwendiger Eigenanteil von 15 % für 1 Stelle in 2017 und 2018 je 11.250 €

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept: nein

Roland Methling

#### **Anlage:**

Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität in der Hansestadt Rostock



# Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität der Hansestadt Rostock 2015



# IMPRESSUM

**Herausgeber:**

Hansestadt Rostock  
Presse- und Informationsstelle

**Auftraggeber:**

Hansestadt Rostock  
Mobilitätskoordinator  
Steffen Nozon  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock

**Auftragnehmer:**

Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH  
Clever Straße 13-15  
50668 Köln  
Tel.: 0221 606055-0  
Fax: 0221 606055-29  
E-Mail: [info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)

Der Aktionsplan basiert auf der Elektromobilitätsstrategie (Annex I) mit Stand 29. Januar 2015 und wurde durch die Projektlenkungsgruppe aktualisiert, Stand Dezember 2015. Diese Aktualisierung erfolgte ohne Beteiligung / Autorisierung von Rupprecht Consult.

**Bearbeiter:**

Projektlenkungsgruppe  
Dr. Wolfgang Backhaus  
Miriam Lindenau

**In Kooperation mit der Projektlenkungsgruppe:**

- Mario Ludewig, Dirk Freitag (Stadtwerke Rostock AG)
- Janette Heidenreich, Andreas Lüdtkke (Rostocker Straßenbahn AG)
- Ute Dudek, Heike Schröder (Hansestadt Rostock, Tief- und Hafenbauamt)
- Oliver Köppen (Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft)
- Rieke Müncheberg (Hansestadt Rostock, Umweltamt)
- Steffen Nozon (Hansestadt Rostock, Mobilitätskoordinator)

Die Erarbeitung der Elektromobilitätsstrategie wurde anteilig finanziert mit Mitteln aus dem EU-INTERREG-IV-A-Programm „Südliche Ostsee“ innerhalb des Projektes „ELMOS“. Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Dokuments liegt bei den Autoren. Weder die Europäische Kommission, noch die Verwaltungsbehörde sind verantwortlich für eine mögliche Verwendung der hier enthaltenen Informationen.



Von der Europäischen Union kofinanziert (Europäischer Fond für regionale Entwicklung)

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ACE	Auto Club Europa e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AfS	Amt für Stadtplanung
DB	Deutsche Bahn
DEHOGA	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband e.V
HIE-RO	Hanseatic Institute for Entrepreneurship and Regional Development, Universität Rostock
HRO	Hansestadt Rostock (Stadtverwaltung)
HWK	Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern
IHK	Industrie- und Handelskammer zu Rostock
Land MV	Land Mecklenburg-Vorpommern
LK Rostock	Landkreis Rostock
Mobiko	Mobilitätskoordinator der Hansestadt Rostock
PIS	Presse- und Informationsstelle
PV	Planungsverband Region Rostock
rebus	Regionalbus Rostock
Rostock Marketing	Rostocker Gesellschaft für Tourismus und Marketing
Rostock Business	Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH
RSAG	Rostocker Straßenbahn AG
SWR AG	Stadtwerke Rostock AG
THBA	Tief- und Hafenbauamt
TZRW	Tourismuszentrale Rostock-Warnemünde
UA	Umweltamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VVW	Verkehrsverbund Warnow
WIRO	Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH



## Aktionsplan Elektromobilität – Maßnahmenübersicht

### A Von Tür zu Tür – elektromobil und intermodal unterwegs in Rostock

#### A1 Einführung einer elektronischen Mobilitätskarte



#### A2 Mobilitätsportal/ Mobilitätszentrale



#### A3 Förderung des intermodalen Verkehrs



#### A4 „e-Park & Ride“ und „e-Bike & Ride“ an Verknüpfungspunkten



#### A5 e-Busverkehr als Liniendienst in Warnemünde



#### A6 e-Fähre Gehlsdorf- Stadthafen



#### A7 Anpassung der Stellplatzsatzung



### B Die elektrifizierte Kommune

#### B1 Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements in der Stadtverwaltung



#### B2 Erweiterung der kommunalen Fuhrparks durch e-Autos, Pedelecs und elektrische Lastenräder



#### B3 Nutzung von e-CarSharing statt Neuanschaffung von Dienstwagen



#### B4 Entwicklung eines Ladenetzkonzepts für halb-öffentliche und öffentliche Ladeinfrastruktur



### C Tank Sonne und Strom! Elektromobilität im Tourismussektor

#### C1 Entwicklung einer Dachmarke für touristische Elektromobilitätsangebote



#### C2 Abstell- und Lademöglichkeiten für Pedelecs



#### C3 Vernetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote mit der RostockCARD



## D Vernetzt! Rund um die Wirtschaft und Dienstleistungen

### D1 Integration von e-Taxen in Taxiflotten



### D2 Firmenübergreifendes Elektrofahrzeug- und Pedelec-Pooling



### D3 Kooperationen mit Einzel- und Großhandel



## E Teilen statt Kaufen – gemeinschaftliche Nutzung in Stadt und Region

### E1 Integration der e-Mobilität in Wohnungsbauprojekte und Quartiersentwicklung



### E2 „elros“ – vollautomatisches Pedelec-Vermietungssystem



## F Organisation, Steuerung & Öffentlichkeitsarbeit

### F1 Etablierung geeigneter Organisations- und Kooperationsformen



### F2 Bereitstellung von Information zu Elektromobilitäts-Angeboten und Fördermöglichkeiten auf neu gestalteter Internetpräsenz



### F3 Information für Neubürgerinnen und Neubürger



### F4 Test- und Aktionstage



### Erläuterungen:

**Zeithorizont** (kurz-, mittel- langfristig): Soll die Umsetzung der Maßnahme zeitnah oder langfristig erfolgen?

**Priorität** (gering, mittel, hoch): Wie werden Relevanz und Dringlichkeit eingeschätzt?

**Finanzieller Aufwand** (gering, mittel, hoch): Ist zur Umsetzung der Maßnahme mit einem eher hohen oder geringen finanziellen Aufwand zu rechnen?

**Wirksamkeit** (gering, mittel, hoch): Wie wirksam ist die Maßnahme bezüglich der Reduktion von CO<sub>2</sub>-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen?



## Aktionsplan Elektromobilität

Während die Strategie, basierend auf einer Stärken-Schwächen-Chancen-Gefahren-Analyse, die Leitbilder, Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmenansätze für die Elektromobilitätsförderung beschreibt, sollen mit dem folgenden Aktionsplan konkrete Maßnahmen zur Strategieumsetzung benannt werden. Dabei werden unter anderem auch Priorität, Finanzbedarf und Verantwortlichkeit für jede Maßnahme formuliert. Des Weiteren erfolgt ein Abgleich mit den Zielsetzungen des Mobilitätsplans Zukunft (MOPZ), um zu prüfen, inwieweit die Maßnahme zur Erfüllung folgender MOPZ-Zielstellungen beiträgt:

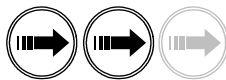
1. Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale/ Gewährleistung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr
2. Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte
3. Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen
4. Berücksichtigung der Chancen und Risiken zukünftiger Entwicklungen/ besondere Förderung innovativer Mobilität (Elektromobilität, CarSharing, etc.)

Der Aktionsplan entstand im Ergebnis des zweiten Elektromobilitätsforums. Die Maßnahmen wurden nach folgenden Aspekten bewertet:

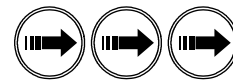
**ZEITHORIZONT** – Soll die Umsetzung der Maßnahme zeitnah oder langfristig erfolgen?



Kurzfristig (1-2 Jahre)



Mittelfristig (3-5 Jahre)



Langfristig (> 5 Jahre)

**PRIORITÄT** – Wie werden Relevanz und Dringlichkeit eingeschätzt?



Gering



Mittel



Hoch

**FINANZIELLER AUFWAND** – Ist zur Umsetzung der Maßnahme mit einem eher hohen oder geringen finanziellen Aufwand zu rechnen?



Gering



Mittel



Hoch

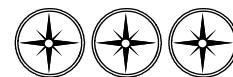
**WIRKSAMKEIT** – Wie wirksam ist die Maßnahme bezüglich der Reduktion von CO<sub>2</sub>-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen?



Gering



Mittel







Hoch

### A1: Einführung einer elektronischen Mobilitätskarte

Eine einheitliche Mobilitätskarte ermöglicht die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs und mindestens zwei weiterer Mobilitätsbausteine (z.B. CarSharing) aus einer Hand, **unter anderem auch die Möglichkeit, elektrische Fahrzeuge in die multimodale, emissionsarme Reisekette einzubinden.** Dies erfordert Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern, bei Erweiterung der Karte auch mit anderen Anbietern von Freizeit- und Bildungsangeboten.





<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunden multimodale, emissionsarme Reiseketten anbieten</li> <li>• Kunden die Nutzung und Abrechnung verschiedener Verkehrs- und Freizeitangebote erleichtern</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 1: Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit</li> <li>• Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems (ÖPNV und nichtmotorisierter Verkehr)</li> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO, VVV</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RSAG und weitere Mobilitätsdienstleister</li> <li>• DEHOGA, Rostock Marketing, möglicherweise Tourismusverband MV</li> <li>• SWR AG</li> <li>• Externe Sachverständige</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition von Mobilitätsketten und Kooperationspartnern</li> <li>• Heranziehen von Beispielen anderer Städte, Überprüfung der Übertragbarkeit erfolgreicher Umsetzungsideen</li> <li>• Entwurf eines Zeitplans für Planungs- und Umsetzungsphase</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebot als App</li> <li>• Einbezug ergänzender, städtischer Dienstleistungen (z.B. Parkhäuser, Bibliothek, Schwimmbäder)</li> <li>• Erweitertes Jobticket für große Unternehmen</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

## A2: Mobilitätsportal/ Mobilitätszentrale

Mit der Mobilitätszentrale soll eine verkehrsmittel- und -trägerübergreifende Information zu allen Mobilitätsfragen geschaffen werden. Dies kann zum einen über eine Beratungsstelle, zum anderen über das Internet und soziale Medien erfolgen. Eine Verknüpfung der Echtzeitauskunft des VVW mit Informationen zu verkehrsträgerübergreifenden Alternativen (Mitfahrgelegenheiten, Fernbusse, Mieträder u.a. Angebote) ist hierbei möglich. Ein Mobilitätsportal klärt über alternative Fortbewegungsmöglichkeiten auf und kann somit nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern. **Dieses Angebot sollte eine Art „Förderlotse Elektromobilität“ enthalten, welches Bürgerinnen und Bürger über die (praktische) Nutzung elektrischer Fahrzeuge und deren Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten Auskunft gibt** (z.B. Fördermöglichkeiten über das Land Mecklenburg-Vorpommern).

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsmittelübergreifende Informationsbereitstellung</li> <li>• Beratung zu Angeboten des Umweltverbunds sowie zu Angeboten, die Lücken im Umweltverbund schließen (z. B. Car-Sharing)</li> <li>• Verschiedene Alters- und Bevölkerungsgruppen erreichen</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 1: Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit</li> <li>• Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems</li> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RSAG, VVW, HRO</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DB, Fernbusunternehmen, Sharing-Anbieter</li> <li>• SWR AG</li> <li>• LK Rostock</li> <li>• Externe Sachverständige</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen des „Mobilitätsmanagementkonzeptes“ (Förderung durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative) wird Konzept erstellt bis 4/2016 (Analyse von Best Practice Beispielen, Vorschlag für Inhalte / Angebote, Aufbau Arbeitsstruktur)</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

\* kurzfristig: Machbarkeit und Konzept bis 04/2016

\*\* finanzieller Aufwand: gering für Konzeptphase (ca. 30.000 €), hoch für Umsetzungsphase (Realisierung vorbehaltlich der Co-Finanzierung der VVW-Unternehmen und Unterstützung durch Aufgabenträger)

### A3:Förderung des intermodalen Verkehrs

Weitere **Förderung des intermodalen Verkehrs bei dem auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbunds kombiniert werden**, zum Beispiel Bus, Straßenbahn, Miet-Pedelec oder Miet-Auto. Die Rostocker Straßenbahn AG ist offen für die Gestaltung von Schnittstellen zu anderen Mobilitätsdienstleistern/ Vertriebsintegration. Mögliche Verknüpfungspunkte sind der Hauptbahnhof, Warnemünde, Lütten Klein aber auch Mobilitätspunkte verteilt im Stadtgebiet.

#### Ziele

- Alternative Verkehrsmittel zur Verbesserung des Stadt- Umland- Verkehrs/ Umweltverbunds einsetzen
- CO<sub>2</sub>-arme Wegeketten fördern, insbesondere bei der „ersten und letzten Meile“

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- RSAG

#### Relevante Akteure

- THBA
- AfS
- SWR AG
- gegebenenfalls lokale Fahrradverleihfirmen oder Tourist-Info als Partner-Vertriebsstellen

#### Nächste Handlungsschritte

- Mittel- bis langfristige Integration weiterer Mobilitätsangebote in den Nahverkehr

#### Ergänzende Maßnahmen

- Infos auf Mobilitätsplattform und städt. Internetpräsenz
- bezüglich des Hauptbahnhofes wird bis 2016 ein Masterplan für den südlichen Bahnhofsvorplatz erstellt, der ca. 2020 erste bauliche Umgestaltungen zur Verbesserung der Hub-Funktion initiieren soll
- die Idee einer Radstation am Hbf ist weiter prioritär zu verfolgen

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



\*\* finanzieller Aufwand: Aussagen zu den Kosten zur Integration neuer Angebote und Mobilitätsdienstleistungen lassen sich nur konkret im Zusammenhang mit dem jeweiligen Angebot treffen

## A4: „e-Park & Ride“ und „e-Bike & Ride“ an Verknüpfungspunkten

**Für Elektrofahrzeuge (Autos und Pedelecs) reservierte Stellflächen mit Ladestationen an ÖPNV-Haltestellen.** Die Einrichtung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge dient vor allem der Angebotsverbesserung für Pendlerinnen und Pendler, um klimaneutral in und aus der Stadt zu kommen. Durch die Markierung der Stellflächen als e-Parkplätze wird elektromobilen Fahrzeugen Priorität eingeräumt. Zusätzlich ist das Stromtanken an P+R Standorten möglich.

### Ziele

- CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilitätsketten durch Verknüpfung von Elektromobilität und ÖPNV ermöglichen
- Verkehrliche Entlastung

### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems
- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

### Potenzieller Initiator

- HRO, SWR AG

### Relevante Akteure

- RSAG
- Sharing-Anbieter

### Nächste Handlungsschritte

- Identifizierung geeigneter Standorte (Ladesäulen an bestehenden P&R und auszubauenden P&R-Plätzen)
- dafür ist eine Fortschreibung des P&R-Konzeptes erforderlich, möglichst in Kombination mit B&R

### Ergänzende Maßnahmen

- Integration von Informationen in Mobilitätsportal
- Verknüpfung mit (e-)Car- und Bike-Sharing

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



## A5: e-Busverkehr als Liniendienst in Warnemünde

**Errichtung einer elektrischen Ortsbuslinie in Warnemünde.** Vor allem durch das starke Tourismusaufkommen in Warnemünde kann die Einrichtung eines e-Busverkehrs (Midibus /12m Bus) sowohl eine starke lokale Wirkung haben als auch symbolisch nach außen strahlen.

### Ziele

- Senkung lokaler Emissionen
- Einsatz 100% regenerativer Energiequellen

### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems
- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

### Potenzieller Initiator

- RSAG (für Machbarkeitsstudie)

### Relevante Akteure

- HRO
- SWR AG
- Land MV

### Nächste Handlungsschritte

- Im Rahmen des „Mobilitätsmanagementkonzeptes“ (Förderung durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative):
- Machbarkeitsstudie, anschließend Fördermittelakquise
- Parkraumkonzeptentwurf als wesentliche Voraussetzung muss noch bestätigt werden

### Ergänzende Maßnahmen

- Erarbeitung eines elektromobilen Verkehrskonzepts für Warnemünde

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit







\* kurzfristig: Machbarkeitsstudie bis 04/2016, Realisierung ab 2017-18 vorbehaltlich staatlicher Förderung und gfls. Co-Finanzierung durch die HRO



## A6: e-Fähre Gehlsdorf- Stadthafen

**Einsatz eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges als Ersatz für die dieselbetriebene Fähre.** Die Elektro-Fähre hat insbesondere durch die Sichtbarkeit im ständigen Pendelbetrieb im Stadthafen (und besonders während der Hanse-Sail) eine starke lokale Wirkung sowie eine symbolische Außenwirkung.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Senkung lokaler CO2-Emissionen</li> <li>• Senkung erheblicher lokaler Luftschadstoffemissionen (Ruß, NO2)</li> <li>• Einsatz 100% regenerativer Energiequellen</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems</li> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	ATI Küste (für Machbarkeitsstudie), Antaris GmbH
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO</li> <li>• RSAG</li> <li>• SWR AG</li> <li>• ATI Küste GmbH</li> <li>• Land MV</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antrag im Rahmen Interreg BSR gestellt</li> <li>• Vorbehaltlich der Zusagen:</li> <li>• Machbarkeitsstudie sowie Fördermittelakquise</li> <li>• Akquirieren relevanter Förderungen durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative</li> <li>• Vernetzung der Aktivitäten auf der Ebene Baltic Sea Region und national</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Betriebs- und Verkehrskonzepts sowie Einbindung in die städtischen Konzepte</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

\* Machbarkeitsstudie 2016/17, Umsetzung des Pilotversuch 2017, Investition ab 2017 ff (in Abhängigkeit von Fördermitteln)

\*\*Kosten für 1 e-Fähre ca. 1,5 Mio €, hier müsste allerdings eine vergleichende Vollkostenrechnung erfolgen (unter Berücksichtigung geringer Betriebs- und Wartungskosten der e-Fähre so wie der Kosten für die notwendige Reparatur der „alten“ Fähre)

## A7: Anpassung der Stellplatzsatzung

**Proaktive Anpassung des Stellplatzschlüssels an neue Gegebenheiten und elektromobile Bedürfnisse.** Durch eine Stellplatzregelung könnte frühzeitig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ausgeübt werden. Regelungen wären denkbar, die wohnungsnahe (e-)CarSharing-Angebote berücksichtigen, oder vorsehen, ab wie viel regulärem Stellplatzbedarf wieviel Prozent der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden sollten.

### Ziele

- Verringerung der Stellplätze für konventionell-betriebene Fahrzeuge
- Attraktivitätssteigerung von elektromobilen Fahrzeugen
- Förderung von e-CarSharing Angeboten im Wohnungsbau

### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

### Potenzieller Initiator

- HRO (Tief- und Hafenbauamt)

### Relevante Akteure

- HRO (Mobiko, Bauamt, Amt für Stadtplanung)
- Wohnungsbaugesellschaften
- Investoren

### Nächste Handlungsschritte

- Im Rahmen des „Mobilitätsmanagementkonzeptes“ (Förderung durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative): Leitfaden zur Integration von Mobilitätsmanagementansätzen in die Stadtplanung bis 4/2016
- Info-Veranstaltung zu Parkraummanagement (Best Practices aus Deutschland, Stellplatzanforderungen und -schlüsseln anderer Städte hinsichtlich Elektromobilität) bis 4/2016
- Neufassung der Stellplatzsatzung in 2016, Berücksichtigung in B- und Quartiersplänen

### Ergänzende Maßnahmen

- Regelungen zur Elektromobilität in Bebauungsplänen

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit







\*

## B Die elektrifizierte Kommune

### B1: Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements in der Stadtverwaltung

Zentrale Steuerung der gewerblichen Service- und Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung. Dies beinhaltet u.a. die **Überprüfung des Potenzials für Elektrofahrzeuge, Analysen des Fahrzeugbestands, intelligente Einsatzplanung, Entwicklung einer Ladestrategie und die Integration von Elektromobilität** in die betriebliche Mobilität.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von klimafreundlichen, kosteneffizienteren Fuhrparks in der Stadtverwaltung und den kommunalen Unternehmen</li> <li>• Substitution von konventionellen Fahrzeugen und Vergrößerung der Elektrofahrzeug-Flotten</li> <li>• Stadtverwaltung agiert als Katalysator für Energiewende</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 2: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und finanziellen Ressourcen</li> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO (Stadtverwaltung)</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO (Stadtverwaltung), gfls. WIRO o.a. Dienstleister</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen des „Mobilitätsmanagementkonzeptes“ (Förderung durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative)</li> <li>• Potenzialanalyse für den städtischen Fuhrpark</li> <li>• Fuhrparkmanagementkonzept</li> <li>• Politischer Beschluss/ Dienstanweisung</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung der personellen Voraussetzungen für ein Fuhrparkmanagement</li> <li>• WIRO steht als erfahrener Dienstleister zur Verfügung</li> <li>• Regelmäßiger Austausch und Kooperation mit den Fuhrparkmanagern der städtischen Beteiligungen</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

\* kurzfristig: Fuhrparkpotenzialanalyse + Konzept bis 2/2016

## B2: Erweiterung der kommunalen Fuhrparks durch e-Autos, Pedelecs und elektrische Lastenräder

**Erweiterung des kommunalen Fuhrparks durch e-Autos und –Transporter, Pedelecs und elektrische Lastenräder** für städtische Dienstfahrten. Bei Bedarf gemeinsame Nutzung durch verschiedene Ämter und Betriebe.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der durch städtische Akteure verursachten CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffemissionen</li> <li>• Wahrnehmung der Vorbildfunktion beim Klimaschutz durch größtmögliche Substitution von konventionellen Fahrzeugen</li> <li>• Nutzung von Pedelecs und elektrischen Lastenfahrrädern als gleichwertige Dienstfahrzeuge</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 2: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und finanziellen Ressourcen</li> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO und Eigenbetriebe</li> <li>• Kommunale Unternehmen</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO und Eigenbetriebe</li> <li>• Kommunale Unternehmen</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfsanalyse</li> <li>• Wirtschaftlichkeitsberechnungen</li> <li>• politischer Beschluss</li> <li>• Fördermittelakquise</li> <li>• gfls. Anpassung Beschaffungsrichtlinien</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung der personellen Voraussetzungen für ein Fuhrparkmanagement</li> <li>• Schaffung geeigneter Ladepunkte</li> <li>• Schaffung geeigneter Abstellmöglichkeiten für Pedelecs</li> <li>• zentrales Fuhrparkmanagement</li> <li>• umfangreiche Erfahrungen der WIRO nutzen</li> </ul>

Zeithorizont

Priorität

Finanzieller Aufwand

Wirksamkeit

### B3: Nutzung von (e-)CarSharing statt Neuanschaffung von Dienstwagen

Nutzung von elektrischen Fahrzeugen aus CarSharing Flotten als Alternative zur Neuanschaffung von (e-)Dienstwagen in der Stadtverwaltung bzw. Nutzung von Car-Sharing-Diensten bei punktuelltem Mehrbedarf.

#### Ziele

- Reduktion der durch städtische Akteure verursachten CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffemissionen
- Gesamtkostenreduktion durch geringere Betriebskosten

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 2: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und finanziellen Ressourcen
- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- HRO (Stadtverwaltung)

#### Relevante Akteure

- CarSharing-Anbieter

#### Nächste Handlungsschritte

- Gespräche mit CarSharing-Anbietern
- Info-Veranstaltung mit Sharing-Anbietern und potenziellen Nutzern im 1. Quartal 2016

#### Ergänzende Maßnahmen

- Schaffung der personellen Voraussetzungen für ein Fuhrparkmanagement
- Kooperation mit CarSharing-Firmen

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



## B4: Entwicklung eines Ladenetzkonzepts für halböffentliche und öffentliche Ladeinfrastruktur

**Erarbeitung eines bedarfs-orientierten Konzepts für eine koordinierte Entwicklung von öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur.** Dieses sollte auch alternative Ladekonzepte, beispielsweise intelligente Ladekabel, Laternen-Ladesäulen oder Schnellladungsmöglichkeiten mit Ladestrom aus Unterwerken, berücksichtigen.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategischer und effizienter Aufbau einer innovativen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im Stadtgebiet</li> <li>• Steigerung der Attraktivität von privater Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 2: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und finanziellen Ressourcen</li> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SWR AG</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO</li> <li>• RSAG (insbesondere für P&amp;R Flächen)</li> <li>• WIRO</li> <li>• TZRW</li> <li>• Universität Rostock</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fördermittelantrag für Ladenetzkonzept wurde durch die SWR gestellt</li> <li>• Konzepterarbeitung in 2016</li> <li>• Konzept beinhaltet u.a. Standorte, Netzvoraussetzungen, Zielgruppen, Schnell- oder Normalladeeinrichtungen</li> <li>• FM-Antrag beinhaltet auch Investition in 1 öffentliche e-Ladestation</li> <li>• anschl. Umsetzung</li> <li>• Integration von Elektromobilität im Wohnungsbau</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßnahmen zur Inter-/ Multimodalität, z.B. e-Park &amp; Ride</li> <li>• Ladeinfrastruktur im Wohnungsbau</li> <li>• umfangreiche Erfahrungen der WIRO nutzen</li> </ul>

Zeithorizont

Priorität

Finanzieller Aufwand

Wirksamkeit

\* kurzfristig Ladenetzkonzept bis 2016, anschl. laufende Umsetzung

\*\* gering fürs Konzept



## C Tank Sonne und Strom! Elektromobilität im Tourismussektor

### C1: Entwicklung einer Dachmarke für touristische Elektromobilitätsangebote

**Sinnvolle Zusammenführung aller Elektromobilitätsangebote** (Pedelecs, Car-Sharing und Vermietungsstationen mit e- und Hybridfahrzeugen) **unter einer wegweisenden Marke.**

#### Ziele

- Einheitliche und systematische Präsentation und Bewerbung aller Elektromobilitätsangebote der Hansestadt entwickeln
- Corporate Design für Elektromobilität entwickeln

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- TZRW/ Rostock Marketing
- Tourismusverband MV

#### Relevante Akteure

- DEHOGA
- Hotellerie & Gastronomie
- ADFC
- Fahrradverleiher
- Sharing-Anbieter
- Handels- und Gewerbeverein Warnemünde
- VTP

#### Nächste Handlungsschritte

- 1. Projektskizze „Elektromobilität im Tourismussektor – Entwicklung einer Dachmarke für touristische Elektromobilitätsangebote“ wurde von der TZRW in 2015 beim UBA / BMVi eingereicht, im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes
- bislang Ablehnung, gfls. neuer Antrag bei anderen FM-Gebern
- Projekt umfasst: 1 Projektstelle für 3 Jahre zur Förderung der touristischen e-Mobilität sowie Planungs- und Marketingkosten
- nach positiver Bewertung der Skizze Qualifizierung zum Projektantrag

#### Ergänzende Maßnahmen

- Aufbereitung und Zusammenführung verschiedener Informationen aus allen Bereichen
- Berücksichtigung in Mobilitätszentrale/-portal

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



\* bei Antragsbewilligung Projektstart 2016 - Projektende 2018, anschl. laufende Umsetzung

\*\* Gesamtkosten: 240 T€ (bei 48 T€ Eigenmittel der TZRW und 192 T€ Fördermittel)

## C2: Abstell- und Lademöglichkeiten für Pedelecs

**Sicheres Einstellen und Laden von Pedelecs an den Tourist-Informationen und an zentralen Punkten im Stadtgebiet.** Dient insbesondere der Förderung des Pedelec-Tourismus in der Stadt und Region. Entwicklung einer offenen und kundenfreundlichen Stromladeinfrastruktur wäre hierbei notwendig.

### Ziele

- Attraktive, freizeit-orientierte Angebote schaffen
- (Tages-) Tourismus stärken und Touristinnen und Touristen motivieren, umweltfreundlich in Rostock mobil zu sein

### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

### Potenzieller Initiator

- TZRW/ Rostock Marketing

### Relevante Akteure

- HRO
- Einzelhändler
- Fahrradverleiher
- größere Hotelbetriebe
- Softwaredienstleister (z.B. Pironex)

### Nächste Handlungsschritte

- Prüfung vorhandener Infrastruktur, Platzierung und Installationsanforderungen
- Identifizierung von Standorten im (halb-)öffentlichen Raum (z.B. an *Points of Interest*, POIs)
- siehe auch C 1 mögliches Fördermittelprojekt

### Ergänzende Maßnahmen

- Informationsmaterial
- Erarbeitung eines Kooperations- und Sponsoringkonzepts

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand




#### Wirksamkeit



### C3: Vernetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote mit der RostockCARD

**Vernetzung und Bewerbung von Pedelec-Mietstationen und Car-Sharing Angeboten mit Elektro- und Hybridfahrzeugen im Rahmen der RostockCARD.** Aufnahme der Angebote als Leistungsbestandteil der Karte bzw. Schaffung von Nutzungsvorteilen durch Rabatte.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vernetzung und Bewerbung e-mobiler Angebote in einer Erlebniskarte für Rostock &amp; Region</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tourismuszentrale/ Rostock Marketing</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sharing-Anbieter (Elektrofahrzeuge, Pedelecs)</li> <li>RSAG</li> <li>SWR</li> <li>Einzelhandelsverband</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>siehe auch C 1 mögliches Fördermittelprojekt</li> <li>Runde aus Expertinnen und Experten von Car-Sharing &amp; Pedelec-Firmen</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Multimodale Mobilitätskarte (frühzeitige gemeinsame Entwicklung und Integration)</li> <li>sollte künftig auch elros- und e-Ladenetz-Nutzung abdecken</li> <li>Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte (siehe A 1)</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

### D1: Integration von e-Taxen in Taxiflotten

**Integration von Elektrofahrzeugen in bestehende Rostocker Taxiflotten.** Dies erfordert eine hierauf abgestimmte Ladeinfrastruktur. Die eTaxi-Ladesäulen sollten bestmöglich an Verknüpfungspunkten aufgestellt werden. Es bedarf der Kooperation der verschiedenen Taxi-Betreiber, um gemeinsame Regelungen zu schaffen.

#### Ziele

- Entlastung von CO<sub>2</sub>-Ausstößen
- Beitrag zur Lärmreduzierung (bspw. bei Wartezeiten oder Nachtstunden)
- Minderung von Luftschadstoffen im Innenstadtbereich

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems
- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- Taxiverband/-genossenschaft

#### Relevante Akteure

- HRO
- Taxi-Betreiber
- SWR AG
- Gegebenenfalls DB (an Mobilitätspunkten)

#### Nächste Handlungsschritte

- die Taxigenossenschaft sieht aufgrund der erheblichen Investitionskosten und der geringen Gewinnmargen derzeit keine realistische Chance für die Integration von e-Taxen in die Flotte ohne erhebliche Förderung
- Antragsteller wären die Einzelunternehmer
- gfls. Durchführung einer Potenzialanalyse

#### Ergänzende Maßnahmen

- Ladenetzkonzept, auch unter Berücksichtigung alternativer Ladekonzepte (insbesondere von intelligenten Ladekabeln)

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



## D2: Firmenübergreifendes e-Fahrzeug und Pedelec-Pooling

### Firmenübergreifend Elektro-Fahrzeuge und (Lasten-)Pedelecs teilen und benutzen.

Dies kann zum Beispiel an Mobilitätspunkten aber auch in Quartieren mit höherer Firmen- bzw. Dienstleistungsichte sinnvoll sein. Die gemeinschaftliche Nutzung von Elektrofahrzeugen ist auch in der innerstädtischen Feinverteilung von Waren oder bei Service- und Dienstleistungs-Fahrten möglich. Die Stadtverwaltung kann interessierte Unternehmen u.a. bei der Stellplatzfindung unterstützen.

#### Ziele

- Förderung innovativer Nutzungskonzepte, Substitution von Kfz-Fahrten
- Allgemeine Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen z.B. in Quartieren mit besonders hohen Emissionsbelastungen
- Reduktion des Flächenverbrauchs durch weniger Stellplätze für Firmenfahrzeuge im Eigenbesitz
- KMUs die Möglichkeit bieten, auf klimafreundliche Art und Weise mobil und flexibel zu sein
- Kostenersparnisse für teilnehmende Firmen schaffen
- Kooperationsmöglichkeiten für KMUs schaffen

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 2: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und finanziellen Ressourcen
- Ziel 3: Bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems
- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- HRO in Kooperation mit Wirtschaftsverbänden

#### Relevante Akteure

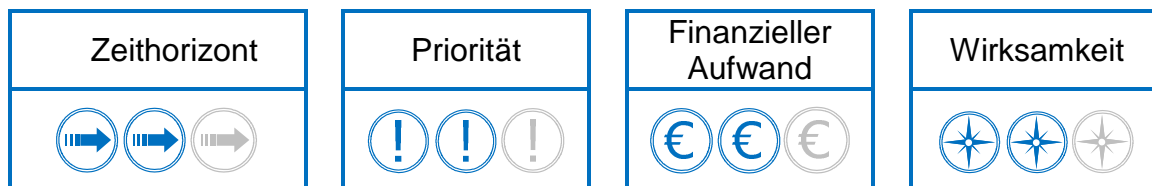
- Handwerkskammer, IHK, Rostock Business
- Privatfirmen (Pflege, Handwerksbetriebe, Caterer ...)
- Start-Ups , Forschungsunternehmen
- Fahrradhändler, ADFC
- HRO (insbesondere an Mobilitätspunkten)
- gegebenenfalls DB (an Mobilitätspunkten)

#### Nächste Handlungsschritte

- Bedarfsanalyse
- Identifizierung von interessierten Unternehmen

#### Ergänzende Maßnahmen

- Ladeinfrastrukturkonzept (halb-öffentlicher und privater Raum)



### D3: Kooperationen mit Einzel- und Großhandel

Förderung von Kooperationen mit lokalen Dienstleistungs-, Einzel- und Großhandelsunternehmen sowie partnerschaftlichen Geschäftsmodellen (z.B. Supermärkte, Einkaufszentren, Parkhäuser, Möbelhäuser, Restaurants). Beispielsweise können **e-Lieferfahrzeuge zur Ausleihe für Kundinnen und Kunden** angeboten werden, um so Eingekauftes einfach und klimafreundlich transportieren zu können. Darüber hinaus kann ein **Par-ken & Laden-Angebot für Gäste** eingerichtet werden.

#### Ziele

- Substitution von Kfz-Fahrten
- Ausbau von Intermodalität
- Motivation zur Nutzung von Elektrofahrzeugen im privaten Bereich

#### Beitrag zu strate-gischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- Einzelhandelsverband, unterstützt durch HRO

#### Relevante Akteure

- IHK
- Groß- und Einzelhändler, Betreiber von Supermärkten, Einkaufszentren, Möbelhäusern, etc. (Kaufhof, KTC, Ostseepark)

#### Nächste Hand-lungsschritte

- Interessensabfrage ansässiger Unternehmen/ des Handels
- Betrachtung bereits angewandter, innovativer Konzepte und Überprüfung der Übertragbarkeit

#### Ergänzende Maß-nahmen

- Ladenetzkonzept im halb-öffentlichen Raum

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit





### E1: Integration der e-Mobilität in Wohnungsbauprojekte und Quartiersentwicklung

Die Bereitstellung von Ladepunkten, Stellplätzen für Elektrofahrzeuge und Pedelecs, e-CarSharing-Diensten und Integration von eÖPNV können sowohl im Neubau als auch im Bestandsbau berücksichtigt werden.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion von Pkw im Eigenbesitz und damit verkehrliche Entlastung von Wohnquartieren sowie Reduzierung des Flächenverbrauchs und Steigerung der Attraktivität des Stadt- und Wohnraums</li> <li>• Förderung von neuen Mobilitätsformen im Alltag</li> <li>• Aufbau einer langfristigen, in den Alltag integrierten Elektromobilitätsinfrastruktur</li> <li>• „Fenster der Möglichkeiten“ nutzen: Änderung von Mobilitätsroutinen und Verhaltensmustern durch Angebote neuer Mobilitätskonzepte anregen</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• WIRO / Wohnungsbaugesellschaften / Investoren</li> <li>• Sharing-Anbieter</li> <li>• HRO (Mobiko, THBA, Umweltamt, Bauamt)</li> <li>• RSAG</li> <li>• SWR AG</li> <li>• Externe Berater</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen des „Mobilitätsmanagementkonzeptes“ (Förderung durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative): Leitfaden zur Integration von Mobilitätsmanagementansätzen in die Stadtplanung</li> <li>• Identifizierung von Bestandsquartieren und neuen Bauvorhaben, wie z.B. Werftdreieck, Groter Pohl, KTV oder Stadtmitte</li> <li>• Vertiefung in einem angestrebten EU- Projekt „Cities.multimodal“ ab 2016 (Baltic Sea Region Programme)</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Änderung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen mit e-CarSharing</li> <li>• Ladeinfrastruktur bei Neubauten</li> <li>• Erfahrungen und Initiativen der WIRO nutzen</li> </ul>

Zeithorizont



Priorität



Finanzieller Aufwand







Wirksamkeit



## E2: „elros“ – vollautomatisches Pedelec-Vermietungssystem

**Erhalt und ggf. Ausbau des vollautomatischen Pedelec-Vermietungssystems „elros“** – Pedelecs als ergänzende öffentliche Verkehrsmittel im Stadt-Umland-Verkehr.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von Elektromobilität in den vorhandenen öffentlichen Personennahverkehr und Stärkung multimodaler Verkehrsketten</li> <li>• Emissionsreduzierung im Verkehrssektor und Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RSAG</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HRO</li> <li>• SWR AG</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung des Pilotprojekts um 5. Station in Warnemünde ist im April 2015 erfolgt</li> <li>• Prüfung weiterer Standorte</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multimodale Mobilitätskarte</li> <li>• Sponsoring durch lokale Unternehmen und Organisationen</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

\*Erhalt des Systems mit langfristigem Zeithorizont

\*\* Finanzierung ist im Rahmen der Zweckbindung des EU-Projektes „ELMOS“ bis 2019 gegeben. Für die Weiterführung oder den Ausbau nach dieser Zeit wird eine Finanzierung durch die Hansestadt Rostock notwendig sein.

### F1: Etablierung geeigneter Organisations- und Kooperationsformen

**Schaffung der Voraussetzungen für einen koordinierten kontinuierlichen Austausch zwischen den relevanten Planungs- und Umsetzungsakteuren**, beispielsweise durch Fortführung der Projektlenkungsgruppe (PLG) „Elektromobilität“, die durch einen Beirat ergänzt wird. Die PLG sollte für die Erreichung der Strategieziele, regelmäßige Umsetzungsberichte (z.B. alle 5 Jahre) und das Fortschreiben des Aktionsplans verantwortlich sein. Hierzu gehören auch der regelmäßige Austausch im Rahmen von Elektromobilitätsforen mit entscheidungslegitimierten politischen Gremien und wichtigen lokalen, regionalen und überregionalen Akteuren sowie die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern. Zur schrittweisen Umsetzung des Aktionsplanes bedarf es einer Projektstelle „e-Mobilitätslotse“.

#### Ziele

- Elektromobilität dauerhaft institutionalisieren und in der Planung etablieren
- ressortübergreifende Kooperation für Elektromobilität fördern
- Akzeptanz und Interesse für Elektromobilität fördern

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- HRO

#### Relevante Akteure





- Projektlenkungsgruppe Elektromobilität (ergänzt durch Vertreterinnen und Vertreter der Tourismusbranche, z.B. TZRW)
- ergänzt durch Beirat mit Expertinnen und Experten sowie Politik (z.B. IHK, VVW, TZRW/ Rostock Marketing, HIERO, WIRO, Stadtentwicklungsausschuss)
- Koordinierung durch zukünftigen „e-Mobilitätslotsen“

#### Nächste Handlungsschritte

- mind. 2 x Jahr Sitzung der PLG
- mind. 1 x Jahr Sitzung Beirat
- Schaffung 1 zeitlich befristeten Projektstelle „e-Mobilitätslotse“ als zentrale Ansprechperson für Elektromobilität und zur koordinierten Umsetzung des Aktionsplanes

#### Ergänzende Maßnahmen

- 

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

**\* 1 zeitlich befristete geförderte Projektstelle „e-Mobilitätslotse“ für 2 Jahre (2017-2018) (als Klimaschutzmanager (Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums BMUB) - Förderquote bis 85 %, für max. 2 Jahre, Personal- und Sachkosten von 75.000 € / a), notwendiger Eigenanteil von 15 % in 2017 und 2018 je 11.250 €**

## F2: Bereitstellung von Information zu Elektromobilitäts-Angeboten und Fördermöglichkeiten auf neuer Internetpräsenz

Einbettung von Informationen zum Thema Elektromobilität (z.B. Fördermöglichkeiten für Unternehmen) sowie Darstellung aller Elektromobilitätsangebote auf der Internetpräsenz der Stadt Rostock. Informationen sollten kontinuierlich überprüft und aktualisiert werden.

### Ziele

- Sichtbarkeit von Angeboten und Entwicklungen im Bereich Elektromobilität erhöhen
- Bürgerinnen und Bürger sowie Touristinnen und Touristen über Elektromobilität aufklären
- Bessere Informationstransparenz erreichen

### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

### Potenzieller Initiator

- HRO (Pressestelle), TZRW

### Relevante Akteure

- HRO (Mobiko, THBA, TZRW, Kataster- und Liegenschaftsamt)
- IHK
- Verkehrsclubs (ADAC, ACE, VCD, ADFC)
- RSAG
- SWR AG

### Nächste Handlungsschritte

- erste Darstellung der Aktivitäten auf städtischer Webseite seit 2015 unter [www.rostock.de/mobil](http://www.rostock.de/mobil)
- Infos zum Mietradangebot der RSAG unter [www.rsag-online.de/elros/](http://www.rsag-online.de/elros/)
- Sammlung lokaler Informationen, die eingebettet werden sollen
- Sichtung von Fördermöglichkeiten (z.B. über Klimatopf M-V)
- Erarbeitung einer Kartendarstellung aller lokalen Elektromobilitätsangebote
- Aufbereitung und Zusammenführung verschiedener Informationen aus allen Bereichen
- Integration in geplantes Mobilitätsportal (A2)

### Ergänzende Maßnahmen

- Mobile Vernetzung/ Internet, Einbindung von Echtzeitinformationen, Angebot als App, Imagekampagne
- Lokale Infotafeln z.B. in Warnemünde
- Integration der Informationen in den Fahrradstadtplan und in touristische Pläne

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



### F3: Information für Neubürgerinnen und Neubürger

Ein „Paket für Neubürgerinnen und Neubürger“ kann **Informationen für zuziehende und ggf. umziehende Bürgerinnen und Bürger zum Thema Mobilität, mit besonderem Fokus auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr**, enthalten, z.B. Informationsbroschüren und Kartenmaterial, wichtige Kontaktdaten und ausgewählten Internet-Adressen. Auch können durch Schnupperangebote wie zeitlich-begrenzte Freitickets, Gutscheine für CarSharing oder das elros Pedelec-Vermietungssystem neue Kunden gewonnen werden.

#### Ziele

- Bewusstseinsschärfung über elektromobile Angebote
- Sichtbarkeit von Elektromobilität steigern
- Durch Schnupperangebote Hemmschwelle abbauen und Interessierte für Elektromobilität gewinnen

#### Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

#### Potenzieller Initiator

- HRO

#### Relevante Akteure

- Mobilitätsdienstleister (RSAG, CarSharing-Anbieter, etc.)

#### Nächste Handlungsschritte

- Sichtung des bisher an Neubürgerinnen und Neubürger verteilten Materials, Auswahl von zusätzlichem Material
- Ansprache von Mobilitätsdienstleistern zu Schnupperangeboten

#### Ergänzende Maßnahmen

- Integration von Informationen auf Internetpräsenz

#### Zeithorizont



#### Priorität



#### Finanzieller Aufwand



#### Wirksamkeit



## F4: Test- und Aktionstage

**Durchführung von besonderen e-Mobilitäts-Tagen**, um so die Aufmerksamkeit für das Thema zu erhöhen und Bürgerinnen und Bürger zu sensibilisieren. Können als separate Veranstaltungen durchgeführt werden, lassen sich jedoch auch einfach an bestehende Aktionstage anschließen.

<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichtbarkeit von Angeboten und Entwicklungen im Bereich Elektromobilität erhöhen</li> <li>• Hohe Öffentlichkeitswirkung erzielen</li> <li>• Informationsdefizite ausgleichen und Angst vor neuer Technologie nehmen</li> </ul>
<b>Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen</li> </ul>
<b>Potenzieller Initiator</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Händler</li> <li>• Citykreis</li> <li>• HRO</li> </ul>
<b>Relevante Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Händler</li> <li>• Hansemesse</li> <li>• Mobilitätsdienstleister (RSAG, CarSharing-Firmen, etc.)</li> </ul>
<b>Nächste Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandene Veranstaltungen nutzen (Automeile, Automesse, Klimaaktionstag, Viva Touristika, Ostsee-Messe, BioErleben, Stadtteilstefte etc.)</li> <li>• e-Mobilitätsparcour fand auf dem Klimaaktionstag am 20.9.2015 statt</li> </ul>
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von Informationen auf Rostock Website</li> </ul>

Zeithorizont	Priorität	Finanzieller Aufwand	Wirksamkeit
			

\* Geringer finanzieller Aufwand (kann in Kooperation mit Unternehmen und lokalen Anbietern durchgeführt werden)