

Stellungnahme	Datum: 22.11.2019	
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Mobilitätskoordinator	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Amt für Verkehrsanlagen		
Anfrage von Sabine Krüger (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Förderung des ÖPNV		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit

Beschlussvorschriften: -

bereits gefasste Beschlüsse:
Beschluss zum Antrag 2018/AN/3510

Sachverhalt:

0. Einleitung

An der Beantwortung der Fragen haben sowohl die Verkehrsunternehmen (rebus, RSAG, DB Regio), der Verkehrsverbund Warnow VVW als auch das Amt für Verkehrsanlagen und die Stabsstelle Mobilitätsmanagement mitgewirkt.

In Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses zum Antrag 2018/AN/3510 hat sich bereits eine AG aus den o.g. Beteiligten zwischen 10/2018-3/2019 mit möglichen Maßnahmen zur ÖPNV-Förderung befasst und einen Entwurf für eine Maßnahmenliste erstellt.

Diese ca. 20 Maßnahmenvorschläge sollen mit einer Informationsvorlage die politische Diskussion zu möglichen Umsetzungsmaßnahmen anregen. Die Maßnahmen wurden bislang für folgende Handlungsfelder aufgestellt:

- zur Verbesserung des Stadt-Umlandverkehrs
- optimierte Stadtteilanbindung
- Verkürzung von Reisezeiten
- bedarfsgesteuerter Verkehr
- Tarifangebote
- flankierende Maßnahmen.

Eine Umsetzung einzelner Maßnahmen kann unter Berücksichtigung der finanziellen Spielräume erfolgen.

1. Welche Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV (tariflich, angebotsseitig) hat die Stadt (VWV, RSAG) umgesetzt und welche befinden sich in der Planung.

Es wird stetig an einer Verbesserung des ÖPNVs sowohl tariflich als auch angebotsseitig gearbeitet. Der Verkehrsentwicklungsplan (Mobilitätsplan Zukunft – MOPZ) legt ebenfalls Schwerpunkte fest. In der folgenden Tabelle ist eine Auswahl an derartigen Maßnahmen zusammengestellt. Diese spiegeln ebenfalls das breite Spektrum an Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV wieder.

Bei tariflichen Maßnahmen sind jeweils alle Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes einzubeziehen.

lfd. Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Nutzen/Zweck entspr. Beschluss zum 2018/AN/3510
1	Expressbus auf Achse Lütten Klein - Dierkow	- Einführung der ersten Expressbus-Linie Rostock (X41), zur schnelle Stadtteilverbindung Nordost-Nordwest	umgesetzt	Verkürzung Reisezeiten
2	Verlängerung der Buslinie 39	- von Markt Reutershagen bis Hbf. Süd über Schillingallee, Albert-Einstein-Str. - Erschließung Campusgelände Südstadt	umgesetzt	Stadtteilanbindung Verkürzung Reisezeiten
3	ÖPNV-Erschließung Fischereihafen	- Buslinie Werfstraße - C.-Hopp-Str. - Fischereihafen - bessere Erschließung der Gewerbestandorte	umgesetzt	Stadtteilanbindung Verkürzung Reisezeiten
4	Ausrüstung weiterer Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformation s-anzeigern (DFI)	- kontinuierliche Ausrüstung von Haltestellen mit Informationsmedien für die Echtzeitauskunft und Informationen im Störfall, Projekt "Fahrgastinformation" bei der RSAG in Bearbeitung	laufend 1-2 Jahre	Attraktivität
5	Busverkehr besser auf Nachbarschaftsverkehre ausrichten	- Verbesserung der Verknüpfung benachbarter Wohngebiete und Stadtteilzentren - insbes. Brinckmannsdorf, Dierkow, Toitenwinkel	laufend	Stadtteilanbindung
6	Verlegung des Fähranlegers	- vom Kabutzenhof zum Neptun-Einkauf-Center	3-5 Jahre	Stadtteilanbindung
7	Anschlusssicherung zw. RSAG-Rebus und RSAG-DB	- Abstimmung der Fahrpläne - technische Anschlusssicherung	laufend	Verkürzung Reisezeiten
8	mobile Bezahlmöglichkeiten/ digitale Tickets	- Mobile Ticketing	umgesetzt	Tarifangebote

9	Taktverdichtung Straßenbahn	- Verlängerung tagesdurchgängiger 10-Minuten-Takt auf 6:30 Uhr bis 18:30 Uhr auf den Hauptstrecken im Straßenbahnnetz	umgesetzt	Verkürzung Reisezeiten
10	Taktverdichtung Linie 31	- Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten Linien 31 (Lütten Klein – Groß Klein)	umgesetzt	Verkürzung Reisezeiten
11	Verdichtung Haltestellen Steintor-Vorstadt	- Verlegung und Verdichtung der Straßenbahnhaltestellen in der Steintor-Vorstadt	geplant	Stadtteilanbindung
12	Taktverdichtung Linie 45	- weitere Verdichtung des Angebots Linie 45 Gehlsdorf (Früh-HVZ) auf 7,5 bzw. 10 Minuten	geplant	Stadtteilanbindung Verkürzung Reisezeiten
13	kostenfreies Schülerticket	- seit Beginn des Schuljahres 2019/20 - gilt für alle SchülerInnen mit Hauptwohnsitz in Rostock - Geltungsbereich: Stadtgebiet Rostock - Ausgleichszahlungen erfolgen durch die HRO - die vertraglich vereinbarte Kooperation läuft zunächst bis Schuljahresende 2022	umgesetzt	Tarif
14	Jobticket	- verbesserte Konditionen beim Jobticket für Betriebe <20 Beschäftigte - Arbeitgebern ab bereits 5 Beschäftigten (inkl. Azubis) sollen ebenfalls das Jobticket bekommen können - zahlreiche Neuabschlüsse	geplant laufend	Tarif
15	Sozialticket	- Ausweitung des SozialTarifs auf Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten) für den Geltungsbereich Rostock	geplant	Tarif
16	kostenfreies Vorschulticket	- kostenfreies Vorschulticket	geplant	Tarif
17	Familien-Tageskarte	- seit Tarifierung am 01.02.2019 - bis zu 2 Erwachsene mit 3 Kindern (zwischen 6 und 14 Jahren) - liegt preislich unter dem Niveau der vergleichbaren Gruppen-Tageskarte	umgesetzt	Tarif
18	Anpassung Mobil60-Ticket	- Mobil60-Ticket = Abonnement-Angebot für Personen über 60 Jahren - nun mit kostenfreier	umgesetzt	Tarif

		Mitnahme von bis zu 3 Kindern (zw. 6 und 14 Jahren)		
19	Anpassung bei ermäßigten Monatskarten	- seit Tarifierfassung 2019 auch mit gleitender Gültigkeitsdauer	umgesetzt	Tarif
20	SemesterTicket	- mit den (Fach-)Hochschulen im Verbundgebiet wurden sich über die Fortführung des SemesterTickets verständigt - Fortführung bis 2022 - SemesterTicket ermöglicht Studierenden die ÖPNV-Nutzung (z.T. inkl. Fahrradmitnahme) in der Tarifzone Rostock	umgesetzt	Tarif
21	Fahrradmonatskarte	- Fahrradmitnahme - 10 € im Monat für das Stadtgebiet Rostock	umgesetzt	Tarif
22	Umgang mit E-Tretrollern	- Anpassung der Tarifbestimmung - teilweise kostenfreien Mitnahme	geplant	Tarif

2. Welche flankierenden Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV (Verkehrslenkung, Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparken, Reduktion von Kapazitäten für den MIV, Beschleunigung ÖPNV) hat die Stadt umgesetzt und welche befinden sich in der Planung?

Im Folgenden ist eine Auswahl an umgesetzten und geplanten flankierenden Maßnahmen aufgelistet.

lfd. Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Nutzen/Zweck entspr. Beschluss zum 2018/AN/3510
1	Vollzug gegen widerrechtliches Parken	- Erhöhung der Kontrollen und Ahndung von Vergehen - Aufstockung des Personals beim KOD ist erfolgt	laufend	Parkraumbewirtschaftung
2	Anpassung Parkgebührenordnung	- 28.11.2018 beschlossen - Erhöhung der Parkgebühren und Definition von Zonen	umgesetzt	Parkraumbewirtschaftung
3	Ausweisung von Bewohnerparkzonen	- im Thünenviertel, Hansaviertel	umgesetzt	Parkraumbewirtschaftung
4	Erstellung P+R-Konzept	- derzeit läuft die Erstellung eines P+R-Konzepts	laufend	Parkraumbewirtschaftung Multimodalität
5	Weiterführung der Beschleunigung ÖPNV - Bevorrechtigung an LSA	- Erhöhung der durchschnittl. Reisegeschwindigkeit auf allen Linien (insbes. Tram) auf 22 km/h	laufend	Reisezeitverkürzung

6	Beschleunigung ÖPNV - Busspur Tessiner Str./Mühlendamm	- bessere Anbindung der östlichen Stadtteile an das Stadtzentrum - in zeitlicher Abhängigkeit mit geplanter Hochwasserschutzmaßnahme Mühlendamm	geplant	Reisezeitverkürzung
7	Umsetzung B+R Konzept	- B+R Konzept mit Prioritätensetzung wurde erstellt - Aufwertung und Bau von 1-2 Anlagen pro Jahr	laufend	Multimodalität

3. Bis zu welcher Höhe sind die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Rostock (RSAG, DB) in der Lage, Fahrgaststeigerungen mit dem bestehenden Angebot abzufangen und welche Maßnahmen wären bei Überschreiten dieses Schwellenwertes einzuleiten?

Zu den jeweiligen Belastungsgrenzen wird im Folgenden einzeln je Verkehrsträger eingegangen.

Regionalbus

Zu den Verkehrsspitzen am Morgen und Nachmittag sind die Fahrzeuge der rebus vor allem im Übergang Stadt – Zone 7 ausgelastet. Hervorzuheben sind die Abschnitte Reutershagen – Sievershagen – Bargeshagen (Linie 121) und Rostock, ZOB – Campus Südstadt – Neuer Friedhof - Kritzmow (Linie 102) in beiden Verkehrsrichtungen. Bei weiter steigenden Fahrgastzahlen könnten punktuell größere Fahrzeuge eingesetzt werden. Auf ausgelastete Fahrten die bereits mit Gelenkbussen durchgeführt werden, kann nur mit einer Verdichtung des Takts reagiert werden.

Stadtbus und Straßenbahn

In den Hauptverkehrszeiten sind die stark nachgefragten Linien (z. B. 1, 5, 25, 28, 31, X41, 45) punktuell schon heute sehr stark ausgelastet. Bereits mit der Einführung des kostenfreien Schülertickets mussten u. a. in Gehlsdorf und Groß Klein die bestehenden Angebote verdichtet werden, um die zusätzliche Nachfrage abzufangen. Weitere Nachfragesteigerungen in den Hauptverkehrszeiten (Schüler, Berufspendler, Einwohnerzuwachs) gehen dort zu Lasten der Beförderungsqualität. Die Mitnahme von Fahrgästen kann ggf. nicht mehr in jedem Fall abgesichert werden. Eine generelle Taktverdichtung ist im Straßenbahnnetz aufgrund nicht vorhandener zusätzlicher Fahrzeuge nicht realisierbar. Im Zuge der ab 2025 vorgesehenen Neubeschaffung von Straßenbahnen besteht bei Verstetigung der Nachfragezuwächse die Möglichkeit, Bahnen mit größerer Länge und damit höherer Kapazität zu beschaffen. Im Busbereich werden in 2020 bereits Busse mit mehr Kapazität beschafft. Angebotsverdichtungen sind hier grundsätzlich auch möglich, erfordern jedoch zusätzliche Fahrzeuge, zusätzliches Personal und eine Erhöhung der Fahrplankilometerleistung.

S-Bahn

Mit dem derzeitigen Angebot im 7,5- bzw. 15-Minutentakt auf der S-Bahn kann ein passabler Anstieg der Fahrgäste durchaus abgedeckt werden. Es gibt begrenzte Sitzplatzreserven und erhebliche zusätzliche Stehplatzkapazitäten für eine Fahrgaststeigerung.

Bei Erreichung der Kapazitätsgrenze müsste in Abstimmung bzw. durch Beauftragung durch die VMV über eine weitere Verdichtung des 15-Minutentaktes nachgedacht werden.

Diese zusätzliche Beauftragung hätte Auswirkung auf die Betriebskosten bzw. den Zuschussbedarf.

Möglichkeiten zur Kapazitätserhöhung in der Hauptverkehrszeit bestünden nur durch Anpassungen beim Fahrzeugeinsatz (doppelte Traktion bzw. andere Fzg.-Typen), wofür zusätzliche bzw. andere Fahrzeuge benötigt würden. Letzteres ist kurzfristig bis mittelfristig jedoch nicht möglich.

4. Welche gemeinsamen Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV haben der Landkreis Rostock und die Hanse- und Universitätsstadt Rostock umgesetzt, und welche befinden sich in der Planung?

Die wesentlichste Umsetzung ist die *Optimierung Regionalbusverkehre auf dem Stadtgebiet der HRO* seit dem 1. Januar 2016. Vier Bedienungskorridore wurden festgelegt und die Regionalverkehre wurden gebündelt. Diesen Planungen lag die „Vereinbarung der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Rostock und der Hansestadt Rostock zur Gestaltung der Stadt- Umlandverkehre im ÖPNV“ zu Grunde, welche von den Beteiligten unterzeichnet wurde. Mit dem geänderten Bedienangebot werden Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit wesentlichem Quelle-Ziel-Potenzial ebenfalls von Rebus angefahren. Haltestellen, an denen es wenig Ein- und Aussteiger gab, werden nicht mehr vom Regionalbus bedient und die Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern werden in ihrer Bedeutung gestärkt. Am Verknüpfungspunkt „Deutsche-Med-Platz“ am Vögenteich wurde eigens eine Haltestelle für den Regionalbusverkehr von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gebaut, um die Verknüpfung des Stadtverkehrs mit dem Regionalverkehr zu verbessern. Doch nicht nur die Definition von Streckenführungen von Regionalbuslinien und wichtigen Verknüpfungspunkten zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr sind wichtige Parameter zur Verbesserung des Stadt- Umlandverkehr. Auch beispielsweise die *Verdichtung des Angebots* auf der Linie 121 zwischen Rostock, ZOB und Bad Doberan von einem 30- auf einen 20-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten war ein wichtiger Schritt. Zur weiteren Optimierung der öffentlichen Buslinienverkehre, vor allem im Stadt-Umland Verkehr, wird dieser Thematik bei der Neugestaltung des Nahverkehrsplanes mit erhöhter Bedeutung behandelt. Derzeit wird an der Fortschreibung des *gemeinsamen Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock* von beiden Aufgabenträgern gearbeitet. Dafür wurde die „Vereinbarung zur Planung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Mittleres Mecklenburg/Rostock“ im April 2018 unterzeichnet. Zwei Gutachter sind seitdem mit den Planungen beauftragt. Ein wichtiger Baustein bei der Erstellung des Entwurfes ist die Stadt-Umlandbeziehung, die einen hohen Stellenwert in der Bearbeitung einnehmen wird. Die gemeinsame verkehrspolitische Zielsetzung, welche als Grundlage der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes gilt, liegt im Entwurf vor und wird im Januar 2020 in die Gremien Kreistag des Landkreises Rostock und Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Beschlussfassung eingebracht.

5. Wann ist mit der Vorlage einer Beschlussvorlage für die Bürgerschaft zu rechnen?

siehe Einleitung

Frühestens zur Bürgerschaftssitzung 3/2020, da vorher noch der Finanzbedarf der Maßnahmen soweit möglich zu quantifizieren ist und mehrere Ausschüsse zu beteiligen sind.

Holger Matthäus



Anlage/n: -