

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:	
Angebotsoffensive der Rostocker Straßenbahn AG für 2022		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.04.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
08.04.2021	Finanzausschuss	Empfehlung
15.04.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
21.04.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft beschließt die Angebotsoffensive der RSAG für 2022 mit folgenden Maßnahmen
 - Neugestaltung des Busnetzes im Nordwesten,
 - Stärkung der Expressverbindung Nordwest – Nordost,
 - Dichterer Takt zur Anbindung Gehlsdorfs und
 - Verdopplung des Angebotes in Schmarl am Sonnabend.
2. Dafür sind fünf Elektrobusse unter Nutzung vorhandener Fördermöglichkeiten zu beschaffen. Die Kosten für die Fahrzeugbeschaffung der Elektrobusse betragen aktuell: 4.430 T€ ohne Förderung bzw. 2.436 T€ mit 45% Förderung.

Beschlussvorschriften:

§3 (3) i.V.m. §4 (1) ÖPNV-Gesetz M-V; § 22 (2) und § 38 (3) KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2018/AN/3510, 2020/IV/0765, 2019/BV/1565, 2019/BV/0602

Sachverhalt:

Die Bürgerschaft hat in der Vergangenheit in mehreren Beschlüssen die Förderung des ÖPNV in den Mittelpunkt gestellt.

Mit Beschluss Nr. 2018/AN/3510 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, in Abstimmung u.a. mit der Rostocker Straßenbahn AG und der Verkehrsverbund Warnow GmbH weitere konkrete Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorzuschlagen und der Bürgerschaft zeitnah zur Beschlussfassung vorzulegen. Hierin wird insbesondere auf die Optimierung von Stadtteilanbindungen zur Verkürzung von u.a. Reisezeiten Wert gelegt.

In Nr. 2020/IV/0765 erklärte Rostock den Klimanotstand und nannte weitere Angebotsverbesserungen im ÖPNV als ein Mittel, dem Klimanotstand entgegenzuwirken.

Als wichtigstes Planungsinstrument zur Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs gilt der Nahverkehrsplan. Die Bürgerschaft hat mit Beschluss Nr. 2019/BV/1565 die Verwaltung mit der Fortschreibung desselben beauftragt. In diesem Rahmen wurde Anfang 2020 die Verkehrspolitische Zielsetzung (Nr. 2019/BV/0602) von der Bürgerschaft beschlossen. Hier ist das Ziel der Steigerung des Modal Split von heute 17 auf 20% in 10 Jahren festgelegt.

Mit dem kostenlosen Schülerticket, der beabsichtigten Einführung des Vorschultickets, des landesweiten Azubi-Tickets und dem im September 2020 umgesetzten Angebot der kostenlosen Nutzung des ÖPNV für Jedermann am Samstag zeigt sich, welche Bedeutung dem ÖPNV beigemessen wird, um Umweltziele zu erreichen.

Wissenschaftliche Untersuchungen zum kostenlosen ÖPNV weisen aus, dass mit Angebotsverbesserungen (u.a. dichter Takt, neue Linien) der größte Effekt bei der Gewinnung von Neukunden zu erzielen ist.

Zur Erreichung des von der Bürgerschaft gewollten und in der Verkehrspolitischen Zielsetzung zum Nahverkehrsplan formulierten 20%-Zieles (Anteil ÖPNV-Nutzung bei der Verkehrsmittelwahl auf Stadtgebiet) ist deshalb eine Angebotsausweitung sinnvoll. Hierfür werden im Entwurf des Nahverkehrsplanes gutachterliche Vorschläge unterbreitet, die Anfang 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Damit jedoch kurzfristig Maßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger Rostocks umgesetzt werden können, ist für 2022 eine Angebotsoffensive vorgesehen, die jetzt vorbereitet werden muss.

Diese umfasst vier Maßnahmen

- Neugestaltung des Busnetzes im Nordwesten,
- Stärkung der Expressverbindung Nordwest – Nordost,
- Dichter Takt zur Anbindung Gehlsdorfs und
- Verdopplung des Angebotes in Schmarl am Sonnabend.

Eine erste Prognose hat bei Umsetzung der Maßnahmen eine Steigerung der Fahrgäste bei der Rostocker Straßenbahn AG von 1.777.500 und bei der S-Bahn von 105.000 Fahrgästen im Jahr ergeben. Es profitiert das gesamte Nahverkehrssystem in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock davon. Das bedeutet z.B. allein bei den Bussen und Straßenbahnen eine Nachfragesteigerung von 140.000 auf 147.500 Fahrgästen am Tag, was einer Steigerung von 5% entspricht. Pro Jahr können sogar 875.000 Pkw-Fahrten vermieden werden, was einen vermiedenen CO₂-Ausstoß von 500 t pro Jahr bedeutet.

Mit der Maßnahme 1 Nordwest soll durch eine Angebotsverdichtung auf den Buslinien 25, 31, 38 und 39 ein 10-Minuten-Streckentakt im Busnetz Nordwest umgesetzt werden. Große Fahrgastzuwächse gibt es in Schmarl, Lütten Klein und Lichtenhagen, deutliche Gewinne auch in Groß Klein. Insbesondere die beiden Stadtteile Schmarl und Groß Klein, die keine direkte Anbindung an das Straßenbahnnetz haben, profitieren von der Angebotsverdichtung. Eine Forderung, die immer wieder aus der Politik kommt. Mittels der Über-Eck-Verbindung durch die verlängerte Linie 38 werden dann die Stadtteile Lichtenhagen und Schmarl mit dem ÖPNV direkt miteinander verbunden.

Die Maßnahme 2 beinhaltet die Stärkung der Premiumbuslinie (jetzt X41) durch einen 30-Minuten-Takt. Dies führt zu weiteren Verbesserungen der Bewohner der Stadtteile Dierkow/Toitenwinkel und Lütten Klein. So können Menschen mit einem Umstieg am Haltepunkt Lütten Klein schnell nach Warnemünde gelangen.

Die Maßnahme 3 bietet die Ausweitung des 10-Minuten-Taktes in Gehlsdorf - ein Stadtteil, der sich durch neue Wohnbebauung besonders dynamisch entwickelt.

Ein weiterer Vorteil für die Schmarler wird in der Idee 4 umgesetzt. Durch die Fahrten der Linie 39 auch am Samstag entsteht ein überlagerter 15-Minuten-Takt, der noch mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV bewegen wird. Des Weiteren können die Schmarler auch am Samstag die Einkaufsstätten in Schutow sowie Reutershagen und das Uniklinikum direkt erreichen.

In Hinblick auf die sozialpolitischen Ziele aller vier Maßnahmen wird die Angebotsoffensive mehreren Anforderungen gerecht. Es verbessert sich die Anbindung der Schulstandorte im Rostocker Nordwesten. Die Hundertwasser-Gesamtschule in Lichtenhagen wird mit der verlängerten Buslinie 38 auch aus Schmarl umsteigefrei erreichbar sein. Der Schulcampus am Mühlenteich und die Godewind-Schule (Förderschule) profitieren von einer häufigeren Anbindung des Stadtteils Evershagen aus Schmarl sowie Reutershagen. Mit der zukünftig werktags im 20-Minuten-Takt und auf Teilabschnitten auch sonnabends verkehrenden Buslinie 39 sind die nordwestlichen Stadtteile besser an die Einzelhandelsstandorte in Schutow sowie die Sportstätten im Hansaviertel sowie das Universitätsklinikum angebunden.

Die neue Führung einer Buslinie vom S-Bahnhof Lütten Klein über die Schleswiger Straße bis zur Mecklenburger Allee ermöglicht die bessere Erreichbarkeit des Warnowparks (Stadtteilzentrum Lütten Klein), des Finanzamtes, des Instituts für Qualitätsentwicklung des Bildungsministeriums MV sowie des neuen WIRO-Wohnstandortes mit etwa 320 Wohneinheiten an der Möllner Straße. Gleichzeitig wird der Stadtteil Lichtenhagen direkt an den S-Bahnhof Lütten Klein angebunden, von wo aus weitere attraktive Verbindungen z.B. mit der Expressbuslinie X41 in Richtung Dierkow/Toitenwinkel bestehen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist die Neubeschaffung von 5 Bussen (3 Standard – und 2 Gelenkbusse) erforderlich.

Diese Investition wäre in 2021 anzustoßen, da aktuell lange Lieferfristen für Fahrzeuge bestehen. Sie sind im Jahr 2022 als einmaliger Zuschuss aus dem Kernhaushalt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock an das Verkehrsunternehmen einzuordnen. Die Notwendigkeit des Investitionszuschusses an die RSAG ergibt sich aus den Folgewirkungen des in der Bürgerschaft am 2.12.2020 beschlossenen Finanzierungskonzeptes für Straßenbahnen bei der Rostocker Straßenbahn AG.

Für die Angebotsoffensive ist die Anschaffung von Elektrobussen vorgesehen, weshalb eine erhöhte Investition für Busse, Ladesäulen und Anschlusskosten gegenüber dem bisherigen konventionellen Dieselbus von Nöten sein wird. Im Jahr 2030 möchte die Rostocker Straßenbahn AG 50 % der Fahrzeugflotte emissionsfrei durch Rostocks Straßen fahren lassen.

Weitere alternative Antriebsarten wie z.B. Wasserstoffbusse sind auf Grund des eingeschränkten Zeitrahmens, der für die Vorbereitung der Angebotsoffensive 2022 noch zur Verfügung steht, hierfür nicht zu realisieren. Da sich das Verkehrsunternehmen seiner großen Verantwortung für unsere Umwelt bewusst ist und zukunftsorientiert denkt, wird in der Unternehmensstrategie zur Fahrzeugflotte der Rostocker Straßenbahn AG die Betrachtung der Wasserstofftechnologie Bestandteil sein, zumal die im ENERGIEHAFEN Rostock gewonnene Wasserstoffenergie im Personenverkehr zum Einsatz kommen soll (HY! Rostock Wasserstoffregion).

Allein durch das mit der Angebotsoffensive beabsichtigte Mehrangebot kann energieeffiziente Mobilität garantiert werden, da der ÖPNV attraktiver wird und mehr Fahrgäste sich für Bus und Bahn entscheiden und auf private Fahrten mit dem Dieselauto verzichten.

Zu den einmaligen Investitionskosten kommen jährliche Aufwendungen für die erforderlichen Fahrerinnen und Fahrer sowie die Wartungs- und Betriebskosten der Busse hinzu. Durch die vorgenommene Prognose der Fahrgastzuwächse für diese Angebotsoffensive wird davon ausgegangen, dass die Maßnahme bereits in 2025 eine Wirksamkeit von 100% erreicht.

In Jahresscheiben 2022 bis 2025 sieht das wie folgt aus:

Jahr	Aufwand*	Ertrag**	Auswirkung Unternehmensergebnis RSAG
2022	520 T€	390 T€	-130 T€
2023	1.370 T€	1.180 T€	-190 T€
2024	1.400 T€	1.370 T€	-30 T€
2025	1.420 T€	1.570 T€	150 T€

*Kostensätze/Erfahrungswerte

**Prognose

Beabsichtigt ist die Umsetzung der Angebotsoffensive zum Fahrplanwechsel im August 2022. Die Beschaffung der (Elektro-)busse ist spätestens im Sommer 2021 zu veranlassen. Für die RSAG-interne Wirtschaftsplanung sowie die Einhaltung der Ausschreibungsfristen für Busse und Ladeinfrastruktur, wäre eine Entscheidung durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock spätestens zum April 2021 erforderlich.

Die Angebotsoffensive entfaltet eine positive Wirkung auf die Lebensqualität in Rostock und die Nachhaltigkeit der eingesetzten Ressourcen. Durch die Förderung des Umweltverbundes kann die gesteigerte Nutzung des ÖPNV anstelle des Autos vorangetrieben werden. Das führt wiederum zur geminderten Erzeugung von Lärm und Luftschadstoffen. Mit der einhergehenden Reduzierung der CO₂-Emissionen kommen wir dem Ziel der Klimaneutralität näher. Die gute Erreichbarkeit aller Stadtteile trägt zur Verringerung der für Rostock herausstechenden Segregation bei und fördert gleiche Lebensbedingungen für alle.

Finanzielle Auswirkungen:

- einmalige Investitionskosten aus dem Kernhaushalt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
- Fahrzeugbeschaffung Elektrobusse: 4.430 T€ ohne Förderung, 2.436 T€ mit 45% Förderung
- in den ersten drei Jahren höherer Zuschussbedarf

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

Keine