

<b>Entscheidendes Gremium:</b> <b>Bürgerschaft</b>  fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus  Federführendes Amt: Amt für Mobilität	<b>Beteiligt:</b> Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Kämmeriamt Tiefbauamt Amt für Umwelt- und Klimaschutz
--	---

## **Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock**

### Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
06.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
11.05.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung
24.08.2021	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Empfehlung
25.08.2021	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung
31.08.2021	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Empfehlung
02.09.2021	Ortsbeirat Lütten Klein (5)	Empfehlung
02.09.2021	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung
02.09.2021	Ortsbeirat Südstadt (12)	Empfehlung
07.09.2021	Ortsbeirat Schmarl (7)	Empfehlung
07.09.2021	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Empfehlung
07.09.2021	Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	Empfehlung
08.09.2021	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Empfehlung
08.09.2021	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
14.09.2021	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1)	Empfehlung
14.09.2021	Ortsbeirat Evershagen (6)	Empfehlung
14.09.2021	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung
14.09.2021	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Empfehlung
15.09.2021	Ortsbeirat Biestow (13)	Empfehlung
16.09.2021	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
21.09.2021	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung
21.09.2021	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung

### **Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft beschließt das Park+Ride-Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (P+R-Konzept Rostock – Anlage 1 - 6).

### Beschlussvorschriften:

bereits gefasste Beschlüsse:

2017/BV/2532 Mobilitätsplan Zukunft der HRO 2017 - 2030

2018/AN/3510 Kostenloser ÖPNV - Rostock soll Modellregion sein

2019/BV/0602 Nahverkehrsplan HRO und Landkreis Rostock, Verkehrspol. Zielstellung

### **Sachverhalt:**

#### **I. Vom IGVK über den MOPZ zum P+R-Konzept**

Die Straßeninfrastruktur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde in den vergangenen 30 Jahren auf Grundlage des 1998 von der Bürgerschaft beschlossenen Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) enorm aufgewertet. Mit erneuerten bzw. in großen Teilen neu gebauten Straßen A19, A20, B103, B 103n, B105 und dem Warnowtunnel wurde ein leistungsfähiger äußerer Straßenring geschaffen. Die Stadtteile im Nordwesten profitieren dabei von der B103/ B105, der Nordwesten Rostocks mit dem Überseehafen von der A19 und Nordwesten und Nordosten sind zudem durch den Warnowtunnel miteinander verknüpft. Mit Fertigstellung des neuen Kreuzungsbauwerkes B103/ B105/ Evershagen in 2020 sind alle Fahrbahnen des äußeren Tangentenringes LSA-frei (die Mautstelle des Warnowtunnels ausgenommen). Weitere wichtige gesamtstädtische Meilensteine des IGVK waren die Straßenbahnnetz-Erweiterungen in den Nordwesten Rostocks (Evershagen, Lütten Klein und Lichtenhagen), in die Südstadt sowie der Straßenbahnringabschluss zwischen Schröderplatz und Platz der Freundschaft und Straßenbahntunnel unter dem Rostocker Hauptbahnhof.

Das IGVK enthielt ebenfalls Aussagen zum P+R wie z. B. *„Ausbau der ÖPNV-Angebots- und Servicequalität mit Schwerpunkt auf den Innenstadtbezogenen Verbindungen und Einführung eines attraktiven P+R-Angebotes“* (IGVK, Teil D, Kap. 3.2.8 Personen-Wirtschaftsverkehr) und es wurden an ÖV-Haltestellen auch neue Pkw-Stellplatzanlagen im Stadtgebiet geschaffen (z. B. an der Haltestelle Dierkower Kreuz, am S-Bahn-Haltepunkt-Lütten Klein und an der Haltestelle Südblick).

Trotz dieser Kraftanstrengungen der vergangenen Jahrzehnte ist festzustellen, dass die Kfz-Verkehrsleistungen auf den Hauptachsen weiterhin als hoch eingeschätzt werden können. Ursächlich sind u. a.: die Stadt hat sich städtebaulich und wirtschaftlich deutlich positiv entwickelt, was zu zusätzlicher Nachfrage nach Verkehrsleistungen führt, die Menschen sind weiterhin auch mit dem Pkw mobil, der Pkw-Bestand nimmt zu (2008: 409 Pkw/ 1000 Einwohner, 2020: 467 Pkw/ 1000 Einwohner, Quelle: HRO, Stadtbereichskatalog), die im Alltag genutzten Fahrzeuge werden im Durchschnitt nicht nur leistungsstärker und bequemer, sondern auch größer. Der Parkdruck insbesondere in der Innenstadt und auch in Warnemünde nimmt zu und teilweise wurden und werden vorhandene P+R-Kapazitäten auch durch neue städtebauliche Planungen und Nachfragen eingeschränkt (z. B. Parkplatz am Ortseingang Warnemünde oder Parkplatz Rohrmannsche Koppel in Warnemünde). Es wird auch erwartet dass der nachzuholende Investitionsbedarf in die vorhandene städtische Infrastruktur in den kommenden Jahren zu weiteren Pkw-relevanten verkehrlichen Engpässen (Baustellen) und damit zu zusätzlichen Belastungen sowohl im Hauptstraßennetz als auch auf den verbleibenden Ausweichmöglichkeiten führen wird, was den Druck auf z. B. den Kfz-Verkehr, auf Anwohner aber auch hinsichtlich Alternativen zum innerstädtischen Pkw-Verkehr weiter erhöhen wird.

Hinzu kommen neue Standards im Umweltschutz, neue Technologien im Verkehrssektor und zunehmend Wünsche aus der Bevölkerung nach einer Minderung sowohl des fließenden als auch des ruhenden Kfz-Verkehrs und seiner Auswirkungen (Lärm, Abgase, Belegung öffentlichen Verkehrsraums durch parkende Kfz) und einer Zuwendung der Stadtgesellschaft zu mehr Lebensqualität (ohne Auto), zu mehr Umweltgerechtigkeit.

Mit dem 2017 von der Bürgerschaft beschlossenen Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) wurde eine neue Richtung der verkehrlichen Entwicklung eingeschlagen:

*„Die Revolution in der Antriebstechnik, neues Mobilitätsverhalten der Jugend, der demografische Wandel, knapper werdende Energieressourcen, der Klimawandel und steigende Umweltstandards stellen uns vor große Herausforderungen. Der Finanzbedarf für Investitionen und die dringend notwendigen Sanierungen im Verkehrssektor steigt... Statt eines weiteren Verkehrswegeausbaus wird zukünftig die effizientere Nutzung der Infrastruktur durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement im Fokus stehen. Wir werden die aktive Mobilität – sprich das gesunde und stadtverträgliche Zu Fuß gehen und Rad fahren – und innovative Mobilitätslösungen wie multimodale, elektrische und Sharing-Angebote fördern. Unser wachsendes Rostock wollen wir als Stadt der kurzen Wege weiter entwickeln – mit multimodalen modernen Verkehrsangeboten.“*

(MOPZ, Vorwort Senator für Bau und Umwelt, Herr Holger Matthäus)

Neben Maßnahmen im SPNV/ ÖPNV oder im Verkehrssystemmanagement ist P+R ein wesentlicher Teil des MOPZ. P+R ist dabei nicht mehr aus dem Gesamtverkehrssystem losgelöst zu betrachten, sondern nur als ein strategischer Ansatzpunkt zur Vernetzung Rostocks und der Region Rostock auf den mehreren verkehrlich relevanten Ebenen zu sehen, z. B.:

- *„Ausbau und Aufwertung des P+R-Angebotes auch bereits vor den Toren der Stadt mit attraktiver Anbindung an den SPNV/ ÖPNV“* (MOPZ, Kap. 6.2 Stadt-Umland-Beziehungen)
- *„Optimierung der P+R-Angebote in Bezug auf die Stadt-Umland-Verkehre“* (MOPZ, Kap. 6.3.2 Entwicklung des SPNV/ ÖPNV-Systems)
- *„An den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt stehen P+R-Plätze insbesondere für Pendler und Touristen zur Verfügung.“* und *„Anpassung/ Vereinheitlichung der Parkgebühren im öffentlichen Raum unter Beachtung der ÖPNV-Kosten/ P+R-Kosten“* (MOPZ, Kap. 6.3.3 Entwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs)
- *„Frühzeitige Bereitstellung von Informationen zur Verkehrslage im Innenstadtbereich einschließlich der Auslastung von Parkierungsstandorten, um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV und Fahrrad) im Zielverkehr zur Innenstadt oder die Nutzung der weiter zu entwickelnden P+R-Angebote zu verstärken“* (MOPZ, Kap. 6.3.7 Strategie zur Entwicklung des Verkehrssystemmanagements).

Ein „fertiges“ P+R-System wurde mit dem MOPZ zwar nicht erstellt, es wurde aber die *„Ausformung und Umsetzung eines P+R-Konzeptes“* (MOPZ, Kap. 6.3.3 Entwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs) als eine schwerpunktmäßige Aufgabe im ruhenden Verkehr erkannt, die Maßnahme in der Liste der Umsetzungsmaßnahmen sinnvolle und kurzfristig umzusetzende Maßnahme mit hoher Priorität eingeordnet und einzelne Maßnahmen zur *„Weiterentwicklung und qualitativen Aufwertung des bereits bestehenden P+R-Systems insbesondere für Berufspendler und Touristen“* (MOPZ, Kap. 7.3 Maßnahmen im ruhenden Verkehr) vorgeschlagen.

## II. P+R-Konzept

Zur Vertiefung und Konkretisierung der im MOPZ bzgl. P+R gestellten Aufgaben und Ziele und unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplans hat das Amt für Verkehrsanlagen 2018 die Erarbeitung eines P+R-Konzeptes für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beauftragt, dass der Bürgerschaft nun vorgelegt wird. Das P+R-Konzept orientiert sich dabei in seiner räumlichen Entwicklung innerhalb Rostocks am MOPZ und ergänzt es um Maßnahmen für den Landkreis Rostock.

In die Erarbeitung dieses P+R-Konzeptes waren neben dem Senator für Infrastruktur, Bau und Umwelt, dem Planungsbüro ISUP und dem Amt für Verkehrsanlagen u. a. auch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, das Amt für Umwelt- und Klimaschutz, die Tourismuszentrale Rostock-Warnemünde, der Landkreis Rostock, der VVV sowie die Unternehmen RSAG, rebus und DB Station und Service eingebunden.

Das P+R-Konzept besteht aus:

- Teil 1 – Analyse (+ Anlagen)
- Teil 2 – Handlungskonzept
- P+R-Standorte – Bestand und Planung (Katalog/ Übersicht der einzelnen Standorte)
- Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes
- Nutzeinschätzung für P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und deren Umland.

In der Nutzeinschätzung für P+R wurde der Erfolg des P+R-Systems anhand von Modellrechnungen von ISUP und abhängig von den flankierenden Maßnahmen für ausgewählte Szenarien mess- bzw. sichtbar gemacht.

Wichtige Stellschauben des P+R-Konzeptes sind in neun Maßnahmenfelder zusammengefasst (P+R-Konzept, Teil 2 - Handlungskonzept):

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

Diese Maßnahmenfelder sind nicht zwingend nach Priorität oder zeitlich geordnet, sie müssen aber ineinander greifen bzw. miteinander betrachtet werden.

Ein gut funktionierendes P+R-System kann nur ein wichtiger Teilbaustein sein, den Kfz-Verkehr z. B. in der Rostocker Innenstadt oder in anderen sensiblen Bereichen wie z. B. im Ortskern Warnemünde oder bei Großveranstaltungen zu reduzieren. Der Erfolg des P+R-Systems hängt dabei nicht nur von neuen P+R-Plätzen, einem modernen P+R-Leitsystem oder einer übersichtlichen Internetpräsenz ab. Im Maßnahmenfeld 6 - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock sind daher auch Aufgaben bzw. Ziele wie z. B.

- Weiterführung des Parkraummanagements in zentralen Stadtbereichen und
- Straßenraummanagement mit Reduzierung wilder Parkmöglichkeiten

formuliert, die unterstützend notwendig sind und die z. B. durch Stärkung der Parkraumüberwachung, durch Erhöhung innerstädtischer Parkgebühren, durch Bewohnerparken oder durch Verlagerung öffentlicher Stellplatzkapazitäten aus den attraktiven und sensiblen Bereich raus an die SPNV-/ÖPNV-starken Hauptachsen sowohl die Stadtverwaltung als auch die Stadtgesellschaft fordern werden:

*„Die Hauptfaktoren für den Erfolg von kombinierter Mobilität sind einerseits der Mangel an Parkmöglichkeiten im Zielgebiet sowie andererseits das Vorhandensein eines qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖPNV-Angebotes zum und im Zielgebiet. Konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber reinen MIV-Fahrten sind ebenfalls ein wichtiges Entscheidungskriterium, wie auch der finanzielle Aufwand für P+R. Die Parkgebühr und das ÖPNV-Ticket dürfen nicht höher sein als die Direktfahrt mit dem Pkw.“*

(P+R-Konzept, Teil 1 - Analyse, Kap. 2.2.1 Allgemein).

Ein zentraler Punkt des Erfolgs ist auch die Koordinierung der einzelnen Maßnahmen, Institutionen und Interessen. Der entscheidende nächste Schritt soll daher die *„Institutionelle Einrichtung einer regionalen Mobilitätsmanagementzentrale (HRO und Landkreis Rostock)“* sein, die die Projektkoordinierung für die Entwicklung und den Betrieb eines funktionierenden P+R-Systems übernimmt und in Abstimmung mit den zu beteiligenden Institutionen aus dem vorliegenden P+R-Konzept dann ein tragfähiges *„Betreiberkonzept für P+R“* entwickelt. Zu den zu beteiligenden Institutionen zählen neben dem Landkreis Rostock und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock z. B. insbesondere die öffentlichen Verkehrsunternehmen oder ggf. auch Großveranstalter. Wichtig ist: *„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.“* (P+P-Konzept, Teil 2 – Handlungskonzept, Kap. 2.1 Maßnahmenfeld 1: Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R).

Diese Mobilitätsmanagementzentrale kann - für den Rostocker Bereich - in der Rostocker Stadtverwaltung angesiedelt sein, es werden aber auch Synergieeffekte z. B. bei der Parkraumgesellschaft Rostock (PGR), der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) und sogar beim Verkehrsverbund Warnow (VWV) gesehen:

- „Ein erfolgreiches P+R-System muss fortlaufend gestaltet und ständig entsprechend aktueller Bedürfnisse weiterentwickelt werden. Für das Stadtgebiet von Rostock ist dafür vom Grundsatz her die Verkehrsplanung in der Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zuständig. Ob diese Aufgabe auch angesichts der zukünftig weiter zu intensivierenden Aktivitäten bei der Ausgestaltung von P+R auch über die Stadtgrenzen hinaus bei der Stadtverwaltung verbleiben soll, müsste zwischen den unmittelbar betroffenen Akteuren (Stadtverwaltung, VWV und RSAG) abgestimmt werden.“ (P+R-Konzept, Teil 1 – Analyseteil, Kap. 7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock).
- „Davon ausgehend, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in erster Linie an einem gut funktionierendem P+R interessiert ist, sollte die Planung weiterhin eine Aufgabe der städtischen Verwaltung sein. Da aber insbesondere mit dem Betrieb personelle und finanzielle Restriktionen entgegenstehen, stellt die Gründung einer Mobilitätsmanagementzentrale bestehend aus Stadtverwaltung, RSAG, dem VWV und der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH unabhängig von der sowieso erforderlichen kooperativen Zusammenarbeit eine Option dar. Organisatorisch sollte diese Mobilitätsmanagementzentrale P+R / B+R an den VWV angegliedert sein.“ (P+R-Konzept, Teil 1 – Analyseteil, Kap. 7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock).

Im Oktober 2020 gab es ein Vorgespräch zwischen dem Senator für Bau und Umwelt und der WIRO, welche als städtisches Unternehmen mit der PGR bereits umfassendes Know-how bzgl. Parkraumbereitstellung und Parkraumbewirtschaftung hat. In einem Modellversuch im Ortsteil Rostock-Warnemünde sollen erste Erfahrungen gesammelt werden.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Das P+R-Konzept weist mit dem Maßnahmenkatalog eine Menge an organisatorischen, planerischen, baulichen und betrieblichen Maßnahmen für verschiedene Institutionen, sowohl in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch im Landkreis Rostock, auf.

Den Maßnahmen zugeordnet sind:

- Zeithorizonte für deren schrittweise Realisierung (kurzfristig ab 2021/22, mittelfristig 2023 bis 2025, langfristig ab 2026, laufend) sowie
- Schätzungen der auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zukommenden Kosten (ca. 14 Mio. Euro für Investitionen).

Zusätzlich werden Betriebskosten z. B. für die Mobilitätszentrale oder das P+R-Leitsystem auflaufen. Bzgl. der Personalbemessung für die durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu erbringenden Leistungen gehen wir von zwei Vollzeitstellen aus. In Abhängigkeit vom Aufgabenumfang kann der Stellenbedarf auch niedriger oder höher ausfallen.

Auf Basis bisheriger Erfahrungen wird eingeschätzt, dass die Umsetzung einzelner Maßnahmen des „Gesamtpaketes“ stufenweise über mehrere Jahre verteilt erfolgen wird. Zudem können Maßnahmen nach Prioritäten z. B. in räumliche Korridore gegliedert werden. Es wird somit davon ausgegangen dass ab Projektstart im Schnitt pro Jahr max. 1 Mio. € umgesetzt werden können.

Wo möglich und nötig sollen z. B. Synergieeffekte mit Maßnahmen des Landkreises

Rostock oder Fördermitteln des Landes M-V genutzt werden.

Sowohl Maßnahmen als auch den Maßnahmen zuzuordnende Kosten sind in den folgenden Arbeitsprozessen inhaltlich zu untersetzen.

Claus Ruhe Madsen

#### **Anlagen**

1	1 P+R-Konzept Rostock_Teil 1-Analyse_2021_03_24	öffentlich
2	2 P+R-Konzept Rostock_Teil 1-Anlagen_2020_07_01	öffentlich
3	3 P+R-Konzept Rostock_Teil 2_Handlungskonzept_2021-03-24	öffentlich
4	4 P+R-Konzept Rostock_Katalog Standorte_2020	öffentlich
5	5 P+R-Konzept Rostock_Maßnahmenkatalog_2021-03-24	öffentlich
6	6 Nutzeinschätzung für P+R_R1.docx	öffentlich
7	Anl. 3 P+R-Konzept Rostock_Teil 2- Handlungskonzept_2021_12_02 nach Beschlussfassung	öffentlich
8	Anl. 4 P+R-Konzept Rostock_Katalog Standorte_21-12_1 nach Beschlussfassung	öffentlich
9	Anl. 5P+R-Konzept Rostock_Teil 2_Maßnahmenkatalog_2021_12_02 nach Beschlussfassung	öffentlich