

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus  Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt: Zentrale Steuerung Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung	
<b>Tarifstrategie zur Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.06.2022	Finanzausschuss	Kenntnisnahme
02.06.2022	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
15.06.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
22.06.2022	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

#### **Sachverhalt:**

bereits gefasste Beschlüsse:  
Nr. 2018/AN/3510  
Nr. 2020/AN/1459  
Nr. 2020/AN/1012

Die Bürgerschaft hat der Verwaltung mit v.g. Beschlüssen den Auftrag gegeben, zusammen mit der Rostocker Straßenbahn AG und dem Verkehrsverbund Warnow eine Strategie zur Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu entwickeln, die auch explizit Tarifmaßnahmen des VVW enthält.

Wir stehen gemeinsam vor großen Herausforderungen: die Klimaziele, die Mobilitätswende und die Antriebswende werden in den kommenden Jahren ein großes Maß an Engagement bei der Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNV erfordern. Die Bürgerschaft hat bereits in der Verkehrspolitischen Zielsetzung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans das klare Ziel formuliert, den Anteil des ÖPNV am Modal Split (Verteilung auf die Verkehrsträger) von derzeit 17 auf 20 Prozent zu erhöhen! Der Oberbürgermeister hat ein bundesweites Positionspapier unterzeichnet, in dem eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 avisiert wird (link: [https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles\\_medien/verdopplung\\_der\\_fahrgastzahlen\\_im\\_oepnv\\_bis\\_2030/322364](https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles_medien/verdopplung_der_fahrgastzahlen_im_oepnv_bis_2030/322364) ).

Die von der Verwaltung, der Rostocker Straßenbahn AG und dem VVW gemeinsam erarbeitete Strategie (s. Anlage) besteht aus einem einleitenden Kapitel, in welchem Grundsätze der bestehenden ÖPNV-Finanzierung erläutert werden, einem Kapitel zu bestehenden und geplanten Tarifen im VVW und einem Kapitel zu den städtischen Rahmenbedingungen. Die Strategie enthält eine Vielzahl an Vorschlägen, wie der ÖPNV gefördert werden und wie eine attraktive Tarifentwicklung im VVW aussehen kann.

Mit der Tarifstrategie wird der Bürgerschaft ein Instrumentenkasten zur Förderung des ÖPNV in die Hand gegeben. Damit soll auch ein Anstoß für eine Diskussion in den politischen Gremien der HRO gegeben werden. Dies betrifft sowohl Tarifmaßnahmen, als auch Vorschläge zur Finanzierung derselben oder allgemeine Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV. Ein Teil der im Anhang genannten Maßnahmen werden im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan HRO / Landkreis Rostock, der Ende 2022 der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll, verankert.

Erklärtes gemeinsames Ziel ist es, mehr Fahrgäste in die Busse, Bahnen und Fähren zu bringen, um die Klimaziele zu erreichen und dadurch die Stadt Rostock lebenswerter zu machen. Ein ganz wesentlicher Baustein auf diesem Weg wird die Angebotsverbesserung und Qualitätsoffensive im ÖPNV sein, flankiert durch an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausgerichtete Tarif- und Vertriebsangebote. Eine zukunftsfähige Finanzierung des ÖPNVs schließt dabei sowohl eine moderate Steigerung der Fahrgeldeinnahmen mit ein, als auch eine zunehmende finanzielle Beteiligung der Nutznießer sowie unterstützende Lenkungsmaßnahmen hin zur ÖPNV-Nutzung.

**Finanzielle Auswirkungen:**  
keine

Claus Ruhe Madsen

#### **Anlagen**

1	20220426 - Tarifstrategie	öffentlich
---	---------------------------	------------

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

### 1. Einleitung

Die Erreichung der Klimaschutzziele kann nur durch eine erfolgreiche Verkehrswende gelingen. Dem öffentlichen Nahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge in Stadt und Land kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Schließlich sind die Klimaschutzziele nicht allein technologisch zu bewältigen, sondern vor allem durch einen signifikanten Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn („Modal Shift“).

Auch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat sich gemeinsam mit den Unternehmen im Verkehrsverbund Warnow (VVW) zum Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 29.6.2021 bekannt, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln.

Diese Zielsetzung erfordert nicht nur einen Angebotsausbau inklusive Erweiterung der Infrastruktur, sondern auch eine Qualitätsoffensive. Nur eine Leistungsverbesserung ändert das Mobilitätsverhalten nachhaltig, der dafür notwendige Finanzierungsbedarf steigt. Das Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität (2021 VDV, Roland Berger: <https://www.vdv.de/verkehrswende-gestalten-gutachten-zur-finanzierung-der-leistungskosten-der-oeffentlichen-mobilitaet.aspx>) zeigt auf, dass die künftige Finanzierung auf das heutige System aufsetzen muss, um nachhaltig die gewünschten Effekte erzielen zu können.

Der Angebotsausbau und die Qualitätsoffensive sowie die damit zu erreichende Klimawende einschließlich der dafür notwendigen Investitionen (z.B. Elektro-Busse) können nicht durch die Verkehrsunternehmen alleine getragen werden, da beispielsweise ein Elektro-Bus derzeit fast doppelt so teuer ist wie ein Dieselbus. Dafür sind nicht rückzahlbare Zuschüsse von Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene notwendig.

Selbst bei heutigem Leistungsumfang im ÖPNV würden die Kosten bis 2030 bundesweit bereits um 32% steigen, mit Leistungsausbau gar um 89%, so das Gutachten. Deshalb ist es umso wichtiger, die Nutzerfinanzierung als bisher wesentliche Säule der ÖPNV-Finanzierung weiter zu stabilisieren. Neben dem kontinuierlichen Fahrgastwachstum beinhaltet das auch den Tarif als Erlösponente mit entsprechenden Steigerungsraten wenigstens auf dem Niveau der Kosteninflation.

**Exkurs:** Die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland ist grundsätzlich komplex. Zur Verständlichkeit kann diese jedoch über folgende drei Säulen beschrieben werden: (1) Zum einen werden Einnahmen über den Verkauf von Fahrausweisen generiert (Nutzerfinanzierung). (2) Darüber hinaus bezuschussen Dritte die Kosten für die Inanspruchnahme des ÖPNV, die indirekt einen Nutzen aus der ÖPNV-Leistungserstellung haben (z. B. Handel, Autofahrer (P+R), Großveranstalter / Nutznießer- bzw. Drittnutzerfinanzierung). (3) Als dritte Finanzierungssäule werden Zahlungen der öffentlichen Hand wie beispielsweise Tarifiersatzleistungen (z. B. Schüler- und Ausbildungsverkehr nach §45a PBefG, Schwerbehinderte nach SGB IX), Fördermittel (z. B. Modellprojekt MIRROR) sowie steuerliche Regelungen (Querverbundausgleich) subsummiert.

In Bezug auf die Rostocker Straßenbahn AG konnte der Anteil der Nutzerfinanzierung in den Jahren vor der Corona-Pandemie vor allem durch die Effekte aus dem Verbundtarif sukzessive gesteigert werden, zuletzt in 2019 auf 57% bei einem Kostendeckungsgrad von insgesamt 78%. Jedoch lagen schon in 2019 allein die Personalkosten mit 61% über den direkt vom Fahrgast erzielten Einnahmen. Auch ohne den Effekt der Pandemie ist die tarifbedingte Steigerung der Personalkosten höher als die Zunahme der Erlöse (aus Tarifsteigerung und Fahrgastzuwachs).

Die Pandemie hat diese Schere noch weiter vergrößert (siehe Abb. 1 Entwicklungen 2019 - 2021). Durch das fehlende Wachstum der vergangenen Jahre wird dieses Delta weiter bestehen bleiben. Auch ohne den Angebotsausbau sind in den nächsten Jahren erhebliche Aufwandssteigerungen zu erwarten (siehe Abb. 2).

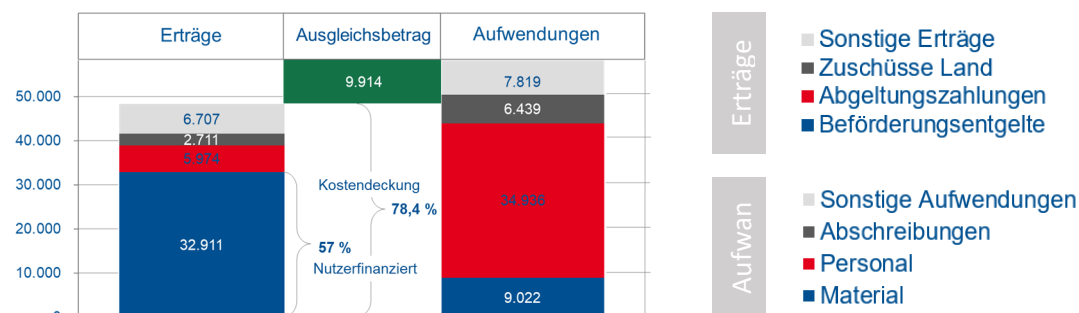
## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Umso wichtiger ist es, die Einnahmen aus den Beförderungsentgelten auch über tarifliche Maßnahmen auf dem Niveau weiterzuentwickeln, wo sie vom Fahrgast weiterhin akzeptiert und mitgetragen werden.

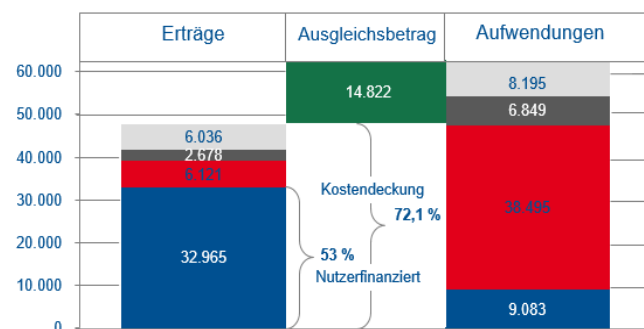
Mehrere Untersuchungen haben bewiesen, dass der Preis nicht der entscheidende Faktor in der Verkehrsmittelwahl ist. Gerade für Nutzer mit freier Wahl sind andere Kriterien wie lange Fahrzeiten, geringe Taktungen und komplizierte Tarif- und Vertriebsstrukturen die entscheidenden Hürden für einen Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn. Wird hier in Quantität und Qualität investiert, besteht auch eine entsprechende Zahlungsbereitschaft durch die potentiellen Fahrgäste.

Abb. 1 aus Finanzplan der RSAG

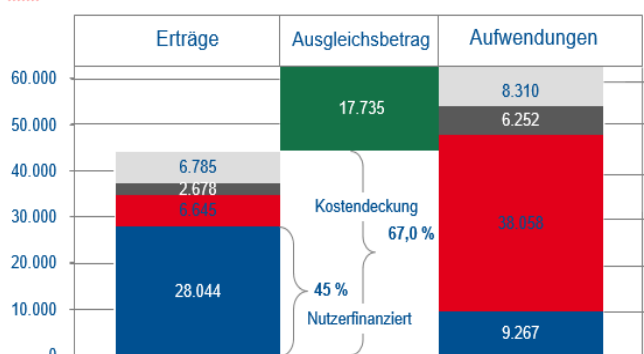
Ist-Werte 2019 in T€



AR-Plan 2021 (Stand 08/2020) in T€



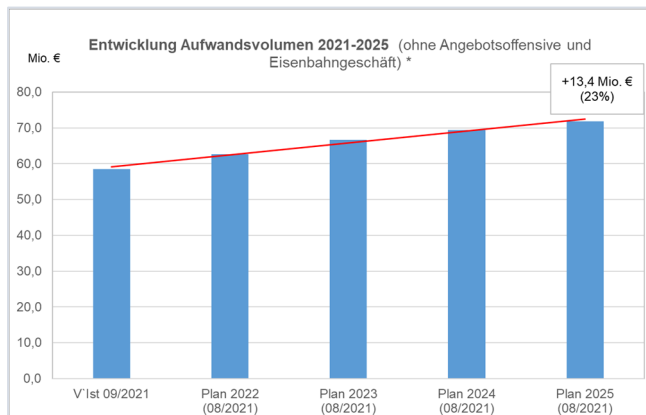
V†st 2021 (Stand 09/2021) in T€



- Beförderungsentgelte pandemiebedingt in 2021 erneut deutlich unter Plan
- Der Ausgleich aus dem ÖPNV-Rettungsschirm befähigt die RVV zum Ausgleich des höheren Differenzbetrages
- Der Anteil der Personalkosten bleibt in 2021 konstant bei 61,5% aufgrund einer nur marginalen Reduzierung während der Pandemie in Höhe von 0,4 Mio. €

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Abb. 2 Aufsichtsrat-Plan 2021 (Stand 08/2020) in T€



- Die Planung 2022 - 2025 sind vom Stand 08/2021 und beinhalten noch nicht die aktuell bekannten, erheblichen Preissteigerungen für Diesel. Für die Stromkosten besteht zusätzliches Risiko für die Preissteigerung ab 2023.

Für die Tarifentwicklung im Verkehrsverbund Warnow wird es einerseits darum gehen, die Hürden in der ÖPNV-Nutzung durch flexiblere und einfache Tarifangebote weiter zu senken und andererseits Anreizsysteme für eine intensive ÖPNV-Nutzung zu schaffen. Das bezieht ebenfalls mit ein, die Nutznießerfinanzierung künftig stärker in den Vordergrund zu rücken und finanzielle Mittel von beispielsweise Arbeitgebern, Wohnungsgesellschaften, Veranstaltern und/oder dem Gastgewerbe in die Preisgestaltung mit einzubeziehen.

## 2. Aktuelle und geplante Tarifangebote im VVW – für Jeden das passende Ticket

Der Verbundtarif im VVW enthält sowohl zielgruppenspezifische wie auch Angebote für „jedermann“.

Für Gelegenheitsfahrende sind insbesondere Einzel- und Tageskarten im Ermäßigungs- und Normaltarif attraktiv. Gruppen können mit Familien- und Gruppentageskarten zusätzlich profitieren.

Für Pendler\*innen steht zum einen die Angebotsvielfalt im "klassischen" Abonnementsegment (normal, ermäßigt, übertragbar "plus" sowie optional mit Fahrradmitnahme | auch als Jahreskarte erhältlich) zur Verfügung. Dabei sind die Preise im "klassischen" Abonnement derzeit um rund 17% geringer als beim freien Kauf entsprechender Monatskarten. Bei einer Jahres-Einmalzahlung können nochmals 3% gespart werden.

Zusätzlich bietet der VVW für die Arbeitnehmer\*innen mit dem JobTicket einen attraktiven Preisvorteil von mindestens 20 % auf die entsprechende Abo-Monatskarte.

Als Antwort auf die neuen Mobilitätsgewohnheiten insbesondere in der Arbeitswelt (Home-Office) wurde im September 2021 die 10er Tageskarte eingeführt. Als digitales Ticket ist dieses für alle Geltungsbereiche im Verkehrsverbund Warnow erhältlich und trägt der gestiegenen Flexibilisierung als Auswirkung der Corona-Pandemie Rechnung.

Zur Unterstützung von sozial benachteiligten Personen in Rostock ist seit August 2020 das Abonnement "Warnow-Pass-Mobil" (gültig für die Zone Rostock) eingeführt. Der Preis richtet sich dabei nach dem nach § 5 Abs. 1 Abteilung 7 (Verkehr) Regelbedarfsstufenermittlungsgesetz (RBEG) festgesetzten und nach § 28 SGB XII fortgeschriebenen Wert im Arbeitslosengeld II für Mobilitätsausgaben.

Seit 2019 gibt es für Schüler\*innen in Rostock das (kostenfreie) SchülerTicket. Für ÖPNV-Nutzende im Vorschulalter wurde das VorschulTicket für Rostock entwickelt, das ab 12/2021 durch die Hanse- und

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Universitätsstadt finanziert wird. Schüler\*innen aus dem Landkreis können neben der Schülerzeitfahrkarte des Landkreises, die auch auf für den Schulweg zu einer Schule in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock genutzt werden kann, außerdem das KRASS-FreizeitTicket in Anspruch nehmen.

Für Personen, die sich in Ausbildung befinden, wurde im Februar 2021 das landesweite AzubiTicket MV eingeführt, das ebenfalls im VVW genutzt werden kann. Für Studierende an den kooperierenden Hochschulen steht die ÖPNV-Nutzung für die Zone Rostock mit dem SemesterTicket zur Verfügung. Somit bietet der VVW-Tarif für jede Bildungsphase attraktive Angebote zur regelmäßigen ÖPNV-Nutzung.

Die Mobilität mit dem ÖPNV ist für Personen über 60 Jahren mit dem Mobil60-Ticket bzw. Mobil60-PartnerTicket bereits heute besonders attraktiv. Eine landesweite Lösung für Seniorinnen und Senioren soll entsprechend des Koalitionsvertrages in den kommenden Jahren ebenfalls erarbeitet werden.

### Tarifliche Weiterentwicklung / Ausblick

Bereits in diesem Jahr wird im Rahmen des vom Bund und Land geförderten Modellvorhabens MIRROR bis 2024 an der Umsetzung neuer Tarifmaßnahmen gearbeitet:

- Das MIRROR-SemesterTicket soll für die Studierenden auf den gesamten Verbundraum ausgeweitet werden.
- Mit dem MIRROR-WarnowTicket wird für sozial benachteiligte Personen das Tarifangebot weiter ausgebaut. Für 365 Euro im Jahr wird dem Berechtigtenkreis damit das ÖPNV-Angebot im gesamten Verkehrsverbund zur Verfügung stehen.
- Mit dem MIRROR-MieterTicket wird Mieter\*innen teilnehmender Vermietungen/ Wohnungsgesell- und -genossenschaften in Rostock, Güstrow, Bützow und Bad Doberan die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln im jeweiligen Stadtverkehr erleichtert. Auch dieses Angebot wird für 365 Euro im Jahr erhältlich sein.

Mit dem ÖPNV-Modellprojekt MIRROR kann ein deutlicher Anreiz zur ÖPNV-Nutzung gesetzt werden. Zusätzlich zu attraktiven Tarifprodukten werden weitere Maßnahmen wie z.B. zur Verbesserung der Angebotsqualität und zum Ausbau von Auskunfts- und Vertriebssystemen umgesetzt. Im Zusammenspiel der Vorhaben wird „mehr klimafreundliche Mobilität zur Stärkung von Partizipation und Inklusion in der Regiopole Rostock“ (MIRROR) möglich und die Attraktivität des ÖPNV erhöht.

Darüber hinaus werden derzeit Ideen zur Weiterentwicklung des JobTicket-Angebotes für Kleinunternehmen und des Abo-Bereichs (z.B. Flexibilisierung) entwickelt und bewertet.

So werden beispielsweise für die Öffnung des JobTicket-Angebotes für Kleinunternehmen (2-4 JobTickets) folgende Optionen gesehen:

- ÖPNV-Tickets als steuerfreie Arbeitgeberleistung für Kleinunternehmen:** Seit 2020 besteht für Unternehmen die Möglichkeit bei zusätzlich zum Lohn gewährten Zuschüssen für ÖPNV-Leistungen von der Steuerfreiheit nach § 3 Nr. 15 EStG Gebrauch zu machen. Hierunter fallen Zuschüsse zur Nutzung des ÖPNV sowie Tickets (z. B. Monatstickets oder Jahrestickets) für die Arbeitnehmer\*innen gleichermaßen. Auch Privatfahrten mit dem Regionalverkehr am Wochenende fallen unter die Steuerbefreiung. Die Aufwendungen werden dabei durch den Arbeitgeber auf der Jahreslohnsteuerbescheinigung eingetragen. Eine vertragliche Vereinbarung mit dem VVW ist hierfür nicht notwendig.
- JobTickets mit Beteiligung der Kleinunternehmen:** Am JobTicket interessierte Kleinunternehmen schließen mit dem VVW eine vertragliche Vereinbarung zur Einführung von JobTickets für die Arbeitnehmer\*innen ab. Der VVW übernimmt die Organisation der Vertrags-, Vertriebs- und Abrechnungsprozesse zur Ausgestaltung

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

der JobTickets für die Unternehmen. Das Unternehmen stellt den Preisvorteil von mind. 20 % für die Arbeitnehmer\*innen sicher. Einen preislichen Rabatt gewährt der VVW nicht.

- C. **JobTickets durch Kooperation der Kleinunternehmen:** Am JobTicket interessierte Kleinunternehmen schließen sich in einer Interessengemeinschaft zusammen. Hierfür können sie sich auch Dritten bedienen. Der VVW schließt mit der Interessengemeinschaft bzw. Dritten eine vertragliche Vereinbarung zur Organisation und Ausgestaltung des JobTickets entsprechend den heutigen tariflichen, vertrieblichen und vertraglichen Konditionen ab.
- D. **JobTickets für die Kleinunternehmen bei Finanzierung durch Dritte:** Eine Finanzierung durch Dritte ermöglicht für die Kleinunternehmen die Reduzierung des Mindestrabatts in Höhe von 20 %. Je nach Höhe der Finanzierung kann der Anteil für die Kleinunternehmen zwischen 0-20 % ausgestaltet werden. Der VVW übernimmt die Organisation der Vertrags-, Vertriebs- und Abrechnungsprozesse zur Ausgestaltung der JobTickets für die Unternehmen.
- E. **JobTickets für die Kleinunternehmen bei digitaler Ausgestaltung:** Der VVW digitalisiert derzeit die Vertriebs- und Abrechnungsprozesse zur Organisation des JobTickets. Projektziel ist die Reduzierung des Aufwands für die Beantragung, Verwaltung und Abrechnung. Die Einführung des Portals ist bis zum 30.04.2023 geplant.

Über die Verbundgrenzen des VVW hinaus wird durch das Land M-V an einer stärkeren Integration von ÖPNV-Angebot und Tourismuswirtschaft gearbeitet. Dazu wird derzeit die **Gästekarte MV** mit ÖPNV-Nutzung entwickelt. Neben einer Vielzahl lokaler Angebote wird für prädikatisierte Tourismusorte/-regionen die ÖPNV-Nutzung angestrebt. Die Entwicklung der Ausgestaltung erfolgt über mehrere touristische Modellregionen im Land M-V, u.a. auch für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit Beteiligung der Tourismuszentrale. Die mit dieser Gästekarte generierten Einnahmen (gem. Kurabgabengesetz) sollen anteilig zur Finanzierung des Ausgleichsbedarfs für die ÖPNV-Nutzung verwendet werden.

Über die weitere Ausgestaltung der dargestellten Tarifmaßnahmen wird sich der VVW zusammen mit den entsprechenden Beteiligten austauschen.



## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Abb. 3: Übersicht zielgruppenspezifische Ticketangebote im VVV

Zielgruppen	Spezielle Tarifangebote	Geltungsbereich	Finanzierung	Ausblick
<b>Ausbildung</b>				
Schüler und Vorschüler	kostenfreies SchülerTicket (ohne Antrag) und kostenfreies VorschulTicket (nach Antrag) in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	HRO	Vollständige Finanzierung durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Schulverwaltungsamt)	Vereinbarung zum kostenfreien SchülerTicket wurde bis einschließlich dem Schuljahr 2022/2023 verlängert plus ein weiteres Jahr als Option
	für Schüler*innen im Landkreis steht das KRASS-FreizeitTicket des VVV zu Verfügung	VVV Gesamt	hälfte Finanzierung durch den Landkreis Rostock	
Auszubildende	landesweites AzubiTicket MV zum Preis von jährlich 365 Euro	landesweit MV	Anteilige Finanzierung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern	Evaluierung 2023
Studenten	SemesterTicket für alle Studenten an Hochschulen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	HRO	Vereinbarungen mit den Hochschulen, Finanzierung über den Semesterbeitrag im Solidarmodell	Ausweitung des Geltungsbereich auf VVV Gesamt durch Förderung im Rahmen des Projektes MIRROR
<b>Berufstätige</b>				
Gelegentliche Pendler	JobTicket in abgestuften Modellen für Unternehmen mit min. 20 Abonnenten oder min. 5 Abonnenten	HRO und Region	Rabattierung von mindestens 20%, die durch Verkehrsverbund Warnow und Arbeitgeber in gleichen Teilen getragen wird	Prüfung, inwieweit das Angebot für alle Unternehmen ohne Mindestabnahme geöffnet werden kann
Regelmäßige Pendler	10er-Tageskarte	HRO und Region	Rabattierung von 30%, getragen durch den Verkehrsverbund Warnow	Prüfung eine ABO-Flex-Modells bestehend aus Grundpreis und rabattierten, fahrtenabhängigen Preisen
<b>Nicht Berufstätige</b>				
Sozial Bedürftige	SozialTarif in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, d.h. Ermöglichung der Nutzung ermäßigter Tickets sowie ABO-Angebot Warnowpass-Mobil	HRO	Anteilige Finanzierung durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock	Im Rahmen des Projektes MIRROR Ausweitung des Geltungsbereiches auf VVV Gesamt sowie Ausweitung des Berechtigtenkreises auf den Landkreis
Senioren	Mobil60-Ticket + Mobil60-PartnerTicket	VVV Gesamt	Der Preis liegt immer etwa 1€-2€ unter der normalen Monatskarte im ABO für die Tarifzone Rostock, der Vorteil ergibt sich vor allem durch den erweiterten Geltungsbereich (entspricht etwa 10% aller Fahrten) Seit 2021 bietet der VVV mit dem PartnerTicket zusätzlich eine haushaltsbezogene Entlastung bzw. Nutzungsanreiz	Seitens der Landesregierung gibt es mittelfristig die Initiative, ein landesweites SeniorenTicket für 365 € einzuführen. Weitere Gespräche, bspw. über die Form der Finanzierung eines solchen Angebotes haben noch nicht stattgefunden.
<b>Freizeit und Tourismus</b>				
Übernachtungsgäste	HotelTicket Intercity-Hotel	HRO	KombiTicket, d.h. Umlage eines prognostizierten ÖPNV-Anteils auf das originäre Ticket (Mischkalkulation)	Die Landesregierung hat bereits in 2021 die Initiative einer landesweiten Gästekarte mit ÖPNV-Anteil gestartet. Erste Sondierungsgespräche haben stattgefunden, Daten werden aggregiert und ausgeweitet. Ticket-Ausgestaltung und Einführungstermin sind noch nicht geklärt.
	RostockCard	HRO + VVV Gesamt	KombiTicket, d.h. Umlage eines prognostizierten ÖPNV-Anteils auf das originäre Ticket (Mischkalkulation)	Im VVV wird geprüft, inwieweit künftig direkt z.B. ein 24h-Ticket für den ÖPNV angeboten werden kann.
Veranstaltungsbesucher	TheaterTicket	HRO	KombiTicket, d.h. Umlage eines prognostizierten ÖPNV-Anteils auf das originäre Ticket (Mischkalkulation)	Derzeit Bemühungen zum Abschluss eines KombiTickets mit dem FC Hansa Rostock. Gespräche mit anderen Sportvereinen laufen ebenfalls, erster Pilot mit dem HC Empor Rostock für 2022 vereinbart.
	temporär: Konzert-Tickets (IGA-Park), Tagungstickets	HRO + VVV Gesamt	KombiTicket, d.h. Umlage eines prognostizierten ÖPNV-Anteils auf das originäre Ticket (Mischkalkulation)	Grundsätzlich sollen KombiTickets für Veranstaltungen ausgebaut werden, Empfehlung im Nahverkehrsplan verankert. Denkbar ist zudem eine Verpflichtung im Rahmen der Veranstaltungsgenehmigung.



## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

### Kostenloser ÖPNV und Tarifabsenkungen

Die oftmals geforderte Kostenfreiheit im ÖPNV führt bereits in der Bezeichnung zu einem grundsätzlichen Irrtum. Denn der für den Fahrgast kostenfreie ÖPNV wäre nicht kostenlos, der Ausgleich der Mindereinnahmen erfolgt lediglich über die öffentliche Hand zu Lasten der Allgemeinheit in Form von Steuerzahlungen. Nach Auskunft des Branchenverbandes VDV belaufen sich diese Kosten deutschlandweit aktuell auf 13 Milliarden Euro. Zusätzlich wären eine vermehrte Überlastung des Verkehrsnetzes sowie hohe Sanierungs- und Ausbaukosten die Folge.

Ein flächendeckendes Absenken von Tarifangeboten ist ebenso nicht empfehlenswert. Zwar wird dadurch auch der ein oder andere Autofahrer von einem Wechsel zum ÖPNV überzeugt, viel größer ist aber die Verkehrsverlagerung innerhalb des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad und Fußwegen. Das führt gleichermaßen zu einem notwendigen Leistungsausbau mit hohen Kosten, zahlt aber weniger auf die Klimaschutzziele ein. Das in diesem Zusammenhang oftmals zitierte Beispiel Wien hat gezeigt, dass nicht die Absenkung des Tarifniveaus zu einer Verkehrsverlagerung geführt hat, sondern der konsequente Ausbau des ÖPNVs in Verbindung mit zunehmenden Restriktionen für den Autoverkehr.

Auch die im Rahmen des Entlastungspaketes durch die Bundesregierung geplanten **9-Euro-Tickets** monatlich für 90 Tage können lediglich als Instrument in einer Krisenlage verstanden werden. Damit verbunden sind nicht nur exorbitante Kosten für die Einnahmeausfälle, sondern erneut große Anforderungen an die Leistungsfähigkeit innerhalb eines bestehenden Systems ohne entsprechende Reaktion im Angebot. Nichtsdestotrotz wollen auch die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Warnow dieses Vorhaben als Anschlag für die Fahrgastrückgewinnung in Folge der Corona-Pandemie nutzen.

Über die Kosten und Wirkungen von Freifahrt oder 365 € - Jahrestickets hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.-V. - VDV ein Positionspapier erstellt, aus welchen auszugsweise zitiert wird (<https://www.vdv.de/positionspapier-freifahrt-und-365-euro-ticket-vdv.pdf>):

**Exkurs:** Wenn die Verkehrswende für Klimaschutz und Luftreinhaltung wirkungsvoll und nachhaltig realisiert werden soll, bedarf es eines schlüssigen Gesamtkonzepts. Neben Anreizen zur vermehrten Nutzung von Bahnen und Bussen müssen gleichlaufende Anreize zur Verkehrsvermeidung im MIV umgesetzt werden. Anstelle punktueller Tarifiermäßigungen führen nur ganzheitliche Maßnahmen-Pakete, wie zum Beispiel in den Städten Wien oder Hasselt, zum gewünschten Erfolg. Es ist intensiv zu prüfen, ob Tarifsenkungen dauerhaft aus dem Haushalt finanzierbar sind und die gewünschten klimapolitischen Zielsetzungen erreichen. Preisanpassungen wirken im ÖPNV aufgrund einer unelastischen Nachfrage viel geringer als in anderen Branchen. Bei isolierten Preissenkungen werden weniger neue Kunden gewonnen als zur Kompensation der Verminderung notwendig wären. Denn der Fahrpreis ist nur eine von vielen Einflussgrößen. Bevor Tarifsenkungen umgesetzt werden, müssen die öffentlichen Mittel im ersten Schritt vorrangig in Ausbau von Angebot, Kapazitäten und Qualität investiert werden. Hierfür gilt es, die derzeit vorhandenen finanziellen Spielräume in den Haushalten von Bund und Ländern zu nutzen und zusätzliche Mittel für Aus- und Neubau sowie die Grunderneuerung des ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

### Der „Wiener Weg“

In der Stadt Wien, auf die im Zusammenhang mit dem 365-Euro-Jahresticket gern als „Wiener Weg“ verwiesen wird, hat der Prozess zur Umsetzung eines attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebots vor mehr als 20 Jahre begonnen. Lange vor Einführung des 365-Euro-Jahrestickets lag der Anteil der „Öffis“ in Wien bei 37 %. Insbesondere der frühzeitige und offensive Ausbau des ÖPNV hat zur deutlichen Erhöhung

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

*der Fahrgastzahlen beigetragen. Der Effekt nach Einführung des 365-Euro-Jahrestickets auf die Fahrgastzahlen war in Wien dagegen eher gering. Die Zahl verkaufter Jahreskarten hat sich seither zwar verdoppelt. Allerdings dadurch, dass Nutzer - die auch vorher schon ÖPNV-Kunden waren - von Einzeltickets zur preisgünstigeren Jahreskarte wechselten. Diese Wanderungen zwischen den Fahrausweisarten haben weitaus größere Effekte als die Gewinnung neuer Kunden.*

### Maßnahmen-Paket in Wien

**ÖPNV:** Frühzeitiger Ausbau von S- und U-Bahn; Ausbau des Tram- und Busnetzes als Zubringer, ab 2012 neues Tarifsysteem mit 365-Euro-Jahresticket, Preise für Gelegenheitskunden steigen; systematische Bevorrechtigung und Beschleunigung und Modernisierung des ÖPNV

**MIV:** ab 1993 kontinuierliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, seit 1999 in allen Bezirken der Innenstadt

**Finanzierung:** Betriebskostenzuschuss der Stadt für den ÖPNV in Höhe von 324 Mio. Euro (2017); seit 1970 Dienstgeberabgabe mit Zweckbindung zur Errichtung einer U-Bahn, seit 2012 Erhöhung auf 2 Euro je Woche und Mitarbeiter → 67 Mio. Euro Einnahmen (2013) ; seit 1975 Parkometerabgabe mit zweckgebundenem Anteil für den ÖPNV, der seit 2011 auf 81 % gesteigert wurde, seit 2012 höhere Parkgebühren → 102 Mio. Euro Einnahmen (2013) zur weitgehenden Kompensation der Einnahmeausfälle aus dem 365-Euro-Jahresticket ohne zusätzliche Haushaltsmittel

## 3. Kommunale Rahmenbedingungen

Neben Rahmenbedingungen, welche der Bund und die Länder setzen (Personenbeförderungsgesetz, Regionalisierungsgesetz und ÖPNV-Landesgesetz, Kommunalabgabengesetz etc.) setzt auch die Kommune als Aufgabenträger verschiedene Rahmenbedingungen, welche den ÖPNV fördern können, ob es nun Planungen, Konzepte und Investitionen sind, verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die anteilige Finanzierung von Investitionen (Bsp. Neubeschaffung/Sanierung der Straßenbahnen) und der ÖPNV-Leistungen u.v.a.m.

Im folgenden Abschnitt wird zum einen über Möglichkeiten für eine anteilige kommunale Querfinanzierung und zum anderen über mögliche Restriktionen für den Autoverkehr informiert.

Damit soll auch ein Anstoß für eine Diskussion in den politischen Gremien der HRO (und gfls. Initiativen wie mögliche Anträge in der Rostocker Bürgerschaft) gegeben werden.

### Möglichkeiten für eine anteilige Querfinanzierung des ÖPNV in Rostock

Wie dargelegt erfolgt die Finanzierung des ÖPNV durch die Nutzerfinanzierung, Nutznießerfinanzierung und Zahlungen der öffentlichen Hand. Hier kommen neben Bundes- und Landesmitteln und der Querfinanzierung aus der Rostocker Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH RVV unter Umständen auch städtische Mittel in Frage. Wie das Bsp. Wien zeigt, können gezielt Mittel aus der Parkraumbewirtschaftung oder gar Abgaben für die ÖPNV-Finanzierung herangezogen werden.

Um aufzuzeigen, ob und in welchem Umfang in der HRO eine anteilige Querfinanzierung aus städtischen Mitteln überhaupt denkbar ist, wurde ein Überblick über aktuelle Erträge der HRO im Mobilitätssektor erstellt (Abb. 4). WICHTIG: Die Einnahmen sind zum Teil zweckgebunden, sie dienen immer auch der Gegenfinanzierung der Verwaltungsaufwände. Darüber hinaus dienen die dargestellten Erträge/Einzahlungen derzeit auch der Deckung des jeweiligen Teilhaushaltes bzw. des Gesamthaushaltes. Die HRO hat für 2022/23 einen defizitären Haushaltsplan aufgestellt. Auch für die Folgejahre 2024 ff wird dies erwartet.

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Abb. 4 – Städtische Einnahmen / Gebühren im Mobilitätssektor der HRO

Nr.	Einnahmen/Gebühren	Institution	rechtliche Grundlage	gesetzl. Zweckbindung der Verwendung der Gebühren/Einnahmen	tatsächl. Nutzung der Gebühren	Erträge in 2019 (EUR)	Erträge in 2021 (EUR)	Bemerkungen
1	Einnahmen Kurzparker und Dauerparker	PGR	Parkgebührenordnung vom 21.11.2018	Pachtvertrag über das Parken am Stadthafen mit der HRO (Hafen- und Seemannsamt) als Verpächterin Parken am Stadthafen= Parkplatz Am Stadthafen, Hanse Sail Büro und Hafenhaus/Alter Fritz	PGR= Betriebs- und Betreiberkosten→ Ausschüttung vertraglich vereinbarter Pachten und Erträge an die HRO (Hafen- und Seemannsamt)	628.603,59	527.507,35	Erträge aus Parkscheinautomaten, Handyparken, Sollimieten, Monatskartenohne Abzug Betriebs- und Betreiberkosten sowie Pachten und Erträge an die HRO
2	Einnahmen Kurzparker und Dauerparker	PGR	wie oben	Pachtvertrag über das Parken am Kabutzenhof mit der HRO (Hafen- und Seemannsamt) als Verpächterin Parken am Kabutzenhof= Parkplatz Am Kabutzenhof, Fähranleger	wie oben	104.315,51	87.464,22	Erträge aus Parkscheinautomaten, Handyparken, Sollimietenohne Abzug Betriebs- und Betreiberkosten sowie Pachten und Erträge an die HRO
3	Einnahmen Kurzparker	PGR	wie oben	Pachtvertrag über das Kurzzeitparken auf Parkplätzen der WIRO GmbH Parkplatz Mittelmole, Parkplatz Am Bahnhof, Parkplatz An der Fähre	PGR= Ausschüttung vertraglich vereinbarter Pachten und Erträge an die WIRO → WIRO= Betriebs- und Betreiberkosten sowie Instandhaltungskosten → Ausschüttung vertraglich vereinbarter Erträge an die HRO	1.403.478,03	1.363.572,27	Erträge aus Kassen- und Parkscheinautomaten
4	Einnahmen Kurzparker	PGR	wie oben	Pachtvertrag über das Kurzzeitparken in den Parkhäusern, Tiefgaragen der WIRO GmbH, Tiefgarage City, Parkhaus Am Gericht, Parkhaus Altstadt, Parkhaus Universitätsklinikum, Tiefgarage Hafenterrassen	wie oben	1.052.333,21	936.797,07	Erträge aus Kassen- und Parkscheinautomaten
5	Parkgebühren Stadtverwaltung	Tiefbauamt	Parkgebührenordnung vom 21.11.2018	keine	Haushaltsausgleich	2.651.812,42	2.815.239,35	Produkte 54601, 54603
6	Bewohnerpark-gebühren	Amt für Mobilität	GebOST (bis 2020: max. 30,70 € Jahresgebühr)	keine	Haushaltsausgleich	427.665,38	442.715,02	Produkt 12301
7	OWiG-Bußgelder ("Falschparker-Knöllchen", Blitzer u.a.)	Stadtamt	StVO, Bußgeldkatalog		allg. städtischer Haushalt	??	??	Fehlmeldung von der Fachabteilung: Bei den Verwarn- und Bußgeldeinnahmen handelt es sich um keine Gebühren, dass sind Geldbußen die im Rahmen von Ordnungswidrigkeiten erhoben werden. Diese Einnahmen können nicht den Mobilitätskosten zugeordnet werden und können somit auch nicht in eine Gebührenkalkulation nach dem KAG M/V einfließen. (Laut Medienberichten sind in Rostock 2020 2,2 Millionen Euro an Verwarn- und Bußgelder für Halt- und Parkverstöße verhängt worden.)
8	Gebühren für Kfz-Angelegenheiten	Stadtamt	GebOST	Zweckbindung	allg. städtischer Haushalt	1.274.907,81	1.155.438,36	Die Kfz- und Führerscheingebühren werden auf der Grundlage bundesgesetzgeberischer Verordnungen erhoben. Die HRO nimmt diese Aufgaben im "übertragenen Wirkungskreis" wahr. Diese Gebühren dienen daher zur Deckung der Sach- und Personalaufwendungen für diese Aufgaben und sind damit zweckgebunden. Mit dem Blick auf das KAG M/V und Ihrer beabsichtigten Gebührenkalkulation, sind diese keine Einnahmen im Bereich des Mobilitätssektors und können dafür nicht heran gezogen werden.
9	Gebühren Führerscheinwesen	Stadtamt	GebOST	Zweckbindung	allg. städtischer Haushalt	400.857,54	353.824,68	In 2019 erfolgt die separate Buchung der SN-Gebühren erst ab 06/2019 - viele SN-Genehmigungen aus 2020 wurden erst in 2021 vereinnahmt - Produkt 12301
10	Sondernutzungserlaubnisse	Amt für Mobilität	Sondernutzungssatzung vom 20.6.2018		Haushaltsausgleich	67.353,14	410.838,42	§ 49 LBauO M-V, (2): Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen oder Garagen zu verwenden für 1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen, 2. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des ÖPNV.
11	Stellplatzabläse-gebühren	Tiefbauamt	§ 49 LBauO M-V § 5 Stellplatzsatzung v. 15.11.2017	Zweckbindung	nach § 49 (2) LBauO M-V	61.418,83	540.610,00	aus Bewirtschaftung PP Rohrmanische Koppel (Mittel stehen zukünftig nicht mehr zur Verfügung, da PP Wohnmobilplatz wird)
12	Parkgebühren Stadtverwaltung, Einzahlungen der PGR/ WIRO	Tiefbauamt	Vertrag	keine	Haushaltsausgleich	76.511,00	92.954,18	
13	Vermietung Fahrradabstellmöglichkeiten	Tiefbauamt	diverse Einzelverträge	keine	Haushaltsausgleich	0,00	490,00	
					<b>SUMME</b>	<b>8.149.256,46</b>	<b>8.727.450,92</b>	

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

### PUSH & PULL

Maßgeblich für eine erfolgreiche Stärkung des ÖPNV sind neben den vielen sogenannten PULL-Maßnahmen (deutsch: ziehen, wie attraktive Angebote, Tarife, moderne Busse und Bahnen, Service etc.) insbesondere die PUSH-Maßnahmen (deutsch: drücken), welche den Autoverkehr und –besitz in den Städten wirksam reduzieren und die Verkehrsmittelwahl zugunsten des klimafreundlichen Umweltverbundes beeinflussen können.

Für die HRO wurde mit dem „Mobilitätsplan Zukunft- MOPZ“, ein Verkehrsentwicklungsplan in 2017 beschlossen, welcher bereits eine Vielzahl an PULL- und PUSH-Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern beinhaltet. Auch im aktuellen P+R-Konzept sind eine Vielzahl an PUSH-Maßnahmen aufgeführt

[https://rathaus.rostock.de/de/wirtschaft\\_verkehr/mobilitaet/projekte\\_konzepte/park\\_and\\_ride\\_konzepte/325021](https://rathaus.rostock.de/de/wirtschaft_verkehr/mobilitaet/projekte_konzepte/park_and_ride_konzepte/325021))

Im Folgenden sollen wesentliche **PUSH-Maßnahmen** und auch Ideen aufgeführt und kurz erläutert werden:

#### Parkraummanagement

Ein **intelligentes Parkraummanagement** ist DER Schlüssel für eine klimafreundliche urbane Mobilität. Rostock hat bereits viele gute Konzepte und Maßnahmen umgesetzt (Bewohnerparken, neue Parkgebührenordnung, moderne Stellplatzsatzung, städtische Parkraumgesellschaft, P+R-Konzept u.a.) – was fehlt ist eine stringente Strategie (incl. Ziele, Leitbilder) sowie Aktions- bzw. Umsetzungspläne und Kapazitäten für eine Umsetzung (bspw. Parkraumkonzept KTV, Quartiersgaragen, Konzept für Ausweitung Bewohnerparken, digitale Parkraumüberwachung, Umsetzung P+R-Konzept etc.).

Die **Parkgebühren** könnten in der HRO ausgeweitet und gfls. weiter erhöht werden. Hierbei sind auch Parkhäuser und Tiefgaragen der PGR und weitere Parkplätze einzubeziehen, die durch Dritte (wie die Tourismuszentrale) bewirtschaftet werden. Das kostenlose Parken für Elektro-PKW und Plug-in-Hybride auf städtischen Parkplätzen könnte in einigen Jahren wieder abgeschafft werden (bis dahin ist der Markthochlauf erfolgt und eine Parkgebührenbefreiung nicht mehr zielführend).

Die Parkraumbewirtschaftung sollte noch flächendeckender erfolgen (Ausweitung der gebührenpflichtigen Stellplätze und der Bewohnerparkzonen). Die **Bewohnerparkgebühren** sollten deutlich erhöht werden. Seit vielen Jahren betragen die Gebühren für die Bewohnerparkausweise in Rostock 30,70 € / Jahr (gedeckt durch eine Bundesverordnung (GeBOSt). Seit 2020 können die Länder es den Kommunen ermöglichen, die Gebührenhöhe frei zu wählen. Eine entsprechende Landes-Verordnung erstellt die Landesregierung gerade. Rostock könnte die Gebühr differenzieren, zum Beispiel nach der Größe des Pkw, nach Erst- oder Zweitwagen, der ÖV-Erschließung des Gebiets etc. Gute Praxisbeispiele gibt es aus Freiburg oder Tübingen.

Die **Stellplatzsatzung** (aus 2017) sollte fortgeschrieben werden mit dem Ziel, bei Neu- und Umbauten von Gebäuden Mobilitätsalternativen weiter zu stärken. Es sollte noch attraktiver für Bauherren werden, in alternative Mobilitätskonzepte zu investieren, anstatt Ablösegelder für nicht errichtete Stellplätze zu zahlen.

In sensiblen Stadtbereichen wie der Innenstadt und Warnemünde werden durch städtebauliche Entwicklungen und Straßenumgestaltungen (z.B. Stadthafenumgestaltung) viele kostengünstige PKW-Stellplätze wegfallen – nicht für alle dieser öffentlichen Stellplätze kann und sollte adäquater Ersatz geschaffen werden. Vielmehr sollten diese Flächen anderen hochwertigeren Nutzungen und der

## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Allgemeinheit zugeführt und das Parken der PKW mittel- bis langfristig eher abseits der Straßen in Park – und Quartiersgaragen erfolgen.

Die Aufgabe des Parkraummanagements sollte im Amt für Mobilität strategisch und personell gestärkt werden. Im Stellenplan 2022/23 wurde hierfür eine SB-Stelle geschaffen. Eine weitere Ressourcenstärkung und Kompetenzgewinn wird durch eine Beteiligung der HRO an einem möglichen EU-Projekt „NEXTLEVEL Parking“ im EU-Programm Interreg - Central Europe angestrebt.

Komprimierte Informationen zum Parkraummanagement findet man hier:

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen-1-1/>

### Autoverkehr

Umbauten von Straßen und Knotenpunkten sowie Verkehrssteuerungen (Lichtsignalanlagen) sollten zukünftig noch stärker zugunsten des ÖPNV und Fuß- und Radverkehrs erfolgen.

Bei der Stadtentwicklung sollten weitere **autoarme Quartiere** geplant und umgesetzt werden (Werftdreieck, Groter Pohl, Warnowquartier) – zu diesen gehören reduzierte Stellplatzschlüssel, gute ÖPNV-Erschließung, Quartierssammelgaragen und autofreie Anliegerstraßen.

**Autoarme Verkehrskonzepte** wie z.B. die saisonale Sperrung des Ortskerns von Warnemünde reduzieren den Autoverkehr und schaffen Platz für eine attraktive alternative ÖPNV-Erschließung. Temporäre Sommerstraßenprojekte und Modellversuche wie „Lange Straße - Fahrradstraße“ schaffen Raum für „Stadtlabore“ und den öffentlichen Diskurs zur Mobilitätswende und der Frage „Wem gehört die Stadt?“.

Daneben gilt es den **ÖPNV** zu **beschleunigen** (z.B. durch Bevorrechtigung an Ampeln und Einrichtung von ÖPNV-Fahstreifen). Haltestellen am Fahrbahnrand anstatt Busbuchten, fördern die Reisegeschwindigkeit von Bussen, Erhöhen die Verkehrssicherheit und bremsen den PKW-Verkehr aus.

Prüfung einer **City-Maut** oder **Nahverkehrsabgabe** zur Steuerung des Autoverkehrs: Eine City-Maut kennt man an aus europäischen Metropolen wie London, Oslo, Mailand, Bologna oder Stockholm. Wer mit einem Auto in ein definiertes Stadtgebiet fahren will, muss eine Gebühr (Maut) entrichten. Der Deutsche Städtetag plädiert dafür, den Kommunen die Einführung einer City-Maut rechtlich zu ermöglichen. Berlin und Hamburg diskutieren darüber. In keiner deutschen Großstadt gibt es bislang eine City-Maut - es fehlt u.a. eine bundesrechtliche Grundlage. Zu erwägen wäre zudem eine politische Schwerpunktsetzung: bepreist man mit einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung das Parken von Autos in erheblichem Umfang, sollte das Fahren dann nicht noch zusätzlich mit einer Abgabe belegt werden. Mit der **Nahverkehrsabgabe** (bzw. dem **Mobilitätspass**) soll den Kommunen die Möglichkeit geboten werden, zusätzliche Mittel für den massiven Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Drei Varianten werden derzeit in Baden-Württemberg diskutiert und in einem Modellversuch ausprobiert. Dabei müssen jeweils Einwohnerinnen und Einwohner einer Kommune („Bürgerticket“), Kraftfahrzeug(Kfz)-Halter und -Halterinnen in einem festgelegten Gebiet („Nahverkehrsabgabe“) oder Kfz-Nutzende auf definierten Straßen („Straßennutzungsgebühr“ – s.o. City-Maut) eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten.



## Tarifstrategie – Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Mehr Infos unter <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-waehlt-modellregionen-fuer-mobilitaetspass-und-mobilitaetsgarantie-aus-1/>

Umfangreiche **PULL-Maßnahmenvorschläge** zur ÖPNV-Förderung unterbreitet der aktuelle **gemeinsame Nahverkehrsplan** (Entwurf) der HRO und des LKROS, welcher in den kommenden Monaten öffentlich und in den politischen Gremien diskutiert und bis möglichst Jahresende 2022 beschlossen werden soll. In 9 Handlungsfeldern von Angebot, Infrastruktur, Service bis zu Tarifen werden hier verschiedene Maßnahmen bewertet und Schlüssel – bzw. Leuchtturmprojekte vorgeschlagen. Dabei geht es nicht nur um reine ÖPNV-Leistungen, sondern auch um **multimodale Angebote**. So soll u.a. der Ausbau Mobilpunkte und von Sharingangeboten forciert werden (Kooperation ÖPNV mit Anbietern von Car-, Bike-, e-Scooter-Sharing). Das beschlossene P+R-Konzept soll nun schrittweise umgesetzt und das B+R-Angebot ausgebaut werden (u.a. Radstationen am Hauptbahnhof).

### Fazit

Die Bürgerschaft hat der Verwaltung mit verschiedenen Beschlüssen den Auftrag gegeben, zusammen mit der Rostocker Straßenbahn AG und dem Verkehrsverbund Warnow eine Strategie zur Förderung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu entwickeln, die auch explizit Tarifmaßnahmen des VVW enthält.

Wir stehen gemeinsam vor großen Herausforderungen: die Klimaziele, die Mobilitätswende und die Antriebswende werden in den kommenden Jahren ein großes Maß an Engagement bei der Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNV erfordern. Die Bürgerschaft hat bereits in der Verkehrspolitischen Zielsetzung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans das klare Ziel formuliert, den Anteil des ÖPNV am Modal Split (Verteilung auf die Verkehrsträger) von derzeit 17 auf 20 Prozent zu erhöhen! Der Oberbürgermeister hat ein bundesweites Positionspapier unterzeichnet, in dem eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 avisiert wird

[https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles\\_medien/verdopplung\\_der\\_fahrgastzahlen\\_im\\_oepnv\\_bis\\_2030/322364](https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles_medien/verdopplung_der_fahrgastzahlen_im_oepnv_bis_2030/322364).

Die Tarifstrategie enthält eine Vielzahl an Vorschlägen, wie der ÖPNV gefördert werden und wie eine attraktive Tarifentwicklung im VVW aussehen kann. Damit wird der Bürgerschaft ein Instrumentenkasten zur Förderung des ÖPNV in die Hand gegeben und es soll ein Anstoß für eine Diskussion in den politischen Gremien der HRO gegeben werden. Dies betrifft sowohl Tarifmaßnahmen, als auch Vorschläge zur Finanzierung derselben oder allgemeine Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV. Ein Teil der genannten Maßnahmen werden im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan HRO / Landkreis Rostock, der Ende 2022 der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll, verankert.

Erklärtes gemeinsames Ziel ist es, mehr Fahrgäste in die Busse, Bahnen und Fähren zu bringen, um die Klimaziele zu erreichen und dadurch die Stadt Rostock lebenswerter zu machen. Ein ganz wesentlicher Baustein auf diesem Weg wird die Angebotsverbesserung und Qualitätsoffensive im ÖPNV sein, flankiert durch an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausgerichtete Tarif- und Vertriebsangebote.

**Eine zukunftsfähige Finanzierung des ÖPNV schließt dabei sowohl eine moderate Steigerung der Fahrgeldeinnahmen mit ein, als auch eine zunehmende finanzielle Beteiligung der Nutznießer sowie unterstützende Lenkungsmaßnahmen hin zur ÖPNV-Nutzung.**