

<p><b>Entscheidendes Gremium:</b> <b>Bürgerschaft</b></p> <p>fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau</p> <p>Federführendes Amt: Amt für Mobilität</p>	<p><b>Beteiligt:</b> Hauptamt Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Eigenbetrieb TZR &amp; W Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Kämmereiamt Schulverwaltungsamt Amt für Finanzen und Planung - Jugend und Soziales Tiefbauamt Amt für Umwelt- und Klimaschutz</p>																																																															
<p><b>Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock</b></p> <p><b>Teil A - übergreifend und</b></p> <p><b>Teil B – Hanse- und Universitätsstadt Rostock</b></p>																																																																
<p>Geplante Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>02.11.2023</td> <td>Finanzausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>02.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>02.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Lütten Klein (5)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Ortsbeirat Südstadt (12)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>08.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>08.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Stadtmitte (14)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>09.11.2023</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Evershagen (6)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Reutershagen (8)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Biestow (13)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>21.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Groß Klein (4)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>22.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>23.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Toitenwinkel (18)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>28.11.2023</td> <td>Ortsbeirat Lichtenhagen (3)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.11.2023</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>05.12.2023</td> <td>Ortsbeirat Hansaviertel (9)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>05.12.2023</td> <td>Ortsbeirat Schmarl (7)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung	02.11.2023	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung	02.11.2023	Ortsbeirat Lütten Klein (5)	Empfehlung		Ortsbeirat Südstadt (12)	Empfehlung	08.11.2023	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Empfehlung	08.11.2023	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung	09.11.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung	14.11.2023	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Empfehlung	14.11.2023	Ortsbeirat Evershagen (6)	Empfehlung	14.11.2023	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung	14.11.2023	Ortsbeirat Biestow (13)	Empfehlung	14.11.2023	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1)	Empfehlung	21.11.2023	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung	22.11.2023	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung	23.11.2023	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung		Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Empfehlung	28.11.2023	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Empfehlung	29.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung	05.12.2023	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung	05.12.2023	Ortsbeirat Schmarl (7)	Empfehlung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																																																														
02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung																																																														
02.11.2023	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung																																																														
02.11.2023	Ortsbeirat Lütten Klein (5)	Empfehlung																																																														
	Ortsbeirat Südstadt (12)	Empfehlung																																																														
08.11.2023	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Empfehlung																																																														
08.11.2023	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung																																																														
09.11.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung																																																														
14.11.2023	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Empfehlung																																																														
14.11.2023	Ortsbeirat Evershagen (6)	Empfehlung																																																														
14.11.2023	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung																																																														
14.11.2023	Ortsbeirat Biestow (13)	Empfehlung																																																														
14.11.2023	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1)	Empfehlung																																																														
21.11.2023	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung																																																														
22.11.2023	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung																																																														
23.11.2023	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung																																																														
	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Empfehlung																																																														
28.11.2023	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Empfehlung																																																														
29.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung																																																														
05.12.2023	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung																																																														
05.12.2023	Ortsbeirat Schmarl (7)	Empfehlung																																																														

05.12.2023	Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	Empfehlung
05.12.2023	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Empfehlung
05.12.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
06.12.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft beschließt den Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplans (NVP) mit Teil A Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock in ihrem Wirkungskreis und Teil B Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie die Synopse der TÖB-Beteiligung (Anlagen 1-3) als rahmensetzende Planung für die zukünftige ÖPNV-Entwicklung.
2. Die Maßnahmenumsetzung des NVP unterliegt einem Finanzierungsvorbehalt. Die Realisierung der NVP-Maßnahmen der 1. Priorität und der 2. Priorität erfolgt jeweils nach entsprechendem Beschluss der Bürgerschaft. Dadurch ist eine gesteuerte, schrittweise Umsetzung in Maßnahmenpaketen möglich.
3. Ausgenommen davon sind Maßnahmen, zu denen eine gesetzliche Verpflichtung besteht (Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz und die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV). Diese sind schrittweise umzusetzen und die Finanzierung ist abzusichern.

Beschlussvorschriften: § 22 (3) Nr. 1 Kommunalverfassung M-V i.V.m. § 7 (7) ÖPNVG M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

- Nr. 2016/BV/1565 (Beschluss zur Fortschreibung des NVP)
- Nr. 2019/BV/0602 (Verkehrspolitische Zielsetzung)
- Nr. 2020/BV/1833 (Netzausbaustrategie Straßenbahn)
- Nr. 2020/AN/1447 (Klimaneutralität 2035)

### **Sachverhalt:**

#### **Präambel**

Der Mobilitätssektor steht in ganz Deutschland vor großen Herausforderungen. Verkehrswende, Barrierefreiheit und Digitalisierung sind nur ein paar Schlagworte, die großen Einfluss auf den ÖPNV der Zukunft haben und uns gemeinsam beschäftigen werden. Der Öffentliche Nahverkehr ist nicht nur Daseinsvorsorge, sondern ein zentraler Baustein der Mobilitätswende. Die Bürgerschaft hat sich mit dem Beschluss der Verkehrspolitischen Zielsetzung zum NVP u.a. das Ziel gesetzt, den Modal-Split-Anteil von 17 auf 20 Prozent bis 2030 zu erhöhen. Bei derzeitiger gleichbleibender Einwohnerzahl bedeutet das ca. 48 Mio. Fahrgäste im Jahr 2030 bei der Rostocker Straßenbahn AG. Andere Ziele wie z. Bsp. die Antriebswende oder die Erreichung der Barrierefreiheit werden von der (europäischen) Gesetzgebung bereits vorgegeben und sind nicht verhandelbar. Anders ist es bei den ganz persönlichen Gewohnheiten des Einzelnen, welche zu berücksichtigen sind. Eine bewusste Entscheidung des Mobilitätsverhaltens kann nachhaltig beeinflusst werden durch attraktive Angebote und kluge Entscheidungen der Stadtgesellschaft. Darüber hinaus spielen der Faktor Zeit und (personelle) Ressourcen eine wichtige Rolle. Dieser Nahverkehrsplan gibt den Rahmen vor, wie man das Ziel erreichen kann, den ÖPNV-Anteil am Modal-Split von 17 auf 20 Prozent im Jahr 2030 zu erhöhen. Allein an diesem beschlossenen Ziel der Bürgerschaft und gesetzlichen Vorgaben richtet sich das Maßnahmenkonzept aus. Mit diesem Beschluss obliegt es der Bürgerschaft, in welchem Umfang sie die Umsetzung der Maßnahmen während der Geltungsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplanes beschließt und in welchem Tempo sie damit die Verkehrswende in Rostock vorantreibt. Um darüberhinausgehende Verbesserungen zu erreichen, bedarf es weiterreichender Entscheidungen der Bürgerschaft, der Verwaltung und letzten Endes der Verkehrsteilnehmenden in ihrer täglichen Verkehrsmittelwahl für eine lebenswerte Stadt mit weniger Autoverkehr. So kann zukünftig

eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität in Rostock entstehen.

### **Rechtliche Grundlagen**

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz M-V Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV und somit zuständig für die Finanzierung und Ausgestaltung desselben. Der Nahverkehrsplan stellt das zentrale Planungs-, Steuerungs- und Vergabeinstrument für Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist die HRO verpflichtet, räumlich und zeitlich differenzierte Nahverkehrsstrategien zu entwickeln und die zugehörigen Leistungsparameter in Form von Mindestbedienstandards zu definieren. Der Nahverkehrsplan ist ein wirksames Steuerungsinstrument zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Erklärtes Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung nachhaltig auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten. Die definierten Mindestbedienstandards basieren auf der vorgesehenen Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes von Schienenpersonennahverkehr, Straßenbahn und Busverkehren. Der Nahverkehrsplan dient als Grundlage für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit dem Verkehrsunternehmen.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock bildet zusammen mit dem Landkreis Rostock einen Planungsraum, per Gesetz sind Abstimmungen mit den benachbarten Kreisen zu führen. Aus diesem Grund ist der Nahverkehrsplan modular aufgebaut:

Teil A – Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Teil B – Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Teil C – Landkreis Rostock

Der Kreistag des Landkreises Rostock hat am 12.07.2023 den Teil A und C beschlossen (VO/2023/VII/531).

### **Beschlüsse der Bürgerschaft, Verkehrspolitische Zielsetzung**

Mit Beschluss Nr. 2016/BV/1565 wurde die Verwaltung mit der Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock beauftragt. Die ebenfalls von der Bürgerschaft beschlossene Verkehrspolitische Zielsetzung diene als Grundlage zur Erstellung des in der Anlage vorliegenden Entwurfs des Nahverkehrsplans (2019/BV/0602 u.a.).

In den zehn Leitsätzen der Verkehrspolitischen Zielsetzung sind die wichtigsten Handlungsgrundsätze für einen attraktiven ÖPNV formuliert, welche die von der Politik bereits vorgegebenen Rahmenbedingungen bestmöglich erfüllen und für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in den kommenden Jahren Grundlage des Handelns auf allen Ebenen bilden werden. In Anbetracht der aktuellen Rahmenbedingungen in der gesellschaftlichen Diskussion wurde das Ziel definiert, den Modal Split Anteil des ÖPNV in Rostock in den kommenden Jahren von 17 auf 20 Prozent zu erhöhen.

### **Entstehung des Nahverkehrsplans, Öffentlichkeitsbeteiligung**

Der Nahverkehrsplan wurde zusammen mit dem Landkreis Rostock fortgeschrieben. Man bediente sich der Gutachtergemeinschaft Mathias Schmechtig Nahverkehrsconsult – plan:mobil – KCW. Diverse Arbeitsgruppen unterstützten dabei die Verwaltung. Der in § 7 Abs. 5 ÖPNV-Gesetz M-V festgesetzte ÖPNV-Beirat besteht aus Mitgliedern der Politik, der Verkehrsunternehmen, Behinderten-, Senioren- und Gleichstellungsvertretungen/-beauftragten, Institutionen und Ministerien. Der Beirat tagte viermal. In der Lenkungsgruppe und der Facharbeitsgruppe waren die Fachämter der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bzw. die Verkehrsunternehmen gebündelt. Diese Arbeitsgruppen hatten eine dichtere Beratungsfolge.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch vier öffentliche Foren sichergestellt. Interessierte Bürger:innen erhielten die Möglichkeit, ihre Ideen einzubringen, mitzudiskutieren und am Ende über das Ergebnis der Arbeit informiert zu werden. Zwei der Foren mussten pandemiebedingt online stattfinden, trafen aber ebenso auf ein sehr großes Interesse. Die Internetseite [www.unser-nahverkehr.de](http://www.unser-nahverkehr.de) gibt einen Überblick über die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im Rahmen der vorgeschriebenen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde der Entwurf den entsprechenden Institutionen zur Stellungnahme übergeben. Die Beteiligung endete am 14. April 2023. Die relevanten Hinweise wurden eingearbeitet. Die Synopse ist Anlage der Beschlussvorlage.

### **Angebotsqualität / Bedienungsstandards**

Im Nahverkehrsplan wird ein sogenanntes Grundangebot (Mindestbedienung) definiert. Ziel dieses Grundangebotes soll es sein, allen Einwohner\*innen der Stadt eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale anzubieten. Dafür wurden vier Verkehrsgebiete (Stufe I – Gebiet mit hoher bis sehr hoher Nutzungsdichte bis IV – Bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte) entwickelt. Verkehrsaufkommen und -beziehungen im ÖPNV ergeben sich vorrangig aus der Größe und Funktion der einzelnen Siedlungsflächen sowie ihrer räumlichen Verteilung. Darauf aufbauend werden Einzugsbereiche der Haltestellen, Verkehrszeiten und Takte festgelegt. So sind z. Bsp. in der Innenstadt Einzugsbereiche von 300 Meter für die Straßenbahn und ein Takt von mindestens 10 Minuten definiert, durch Überlagerung mehrerer Linien entsteht hier ein attraktives ÖPNV-Angebot. Die Beförderungsqualität umfasst Kriterien wie Pünktlichkeit, Fahrzeugbeschaffenheit und Platzkapazitäten in den Fahrzeugen. Diese Basisleistung steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung und hat Auswirkungen auf die Nutzerzufriedenheit. Die definierten Standards sind ein MUSS-Kriterium. Um jedoch ein attraktives Angebot abbilden zu können, welches die Mobilitätswende hin zur umweltgerechten Verkehrsmittelwahl nachhaltig unterstützt, sind weitere Angebotsverbesserungen aufgeführt.

### **Schlüsselprojekte**

Die im Entwicklungskonzept vorgesehenen Maßnahmen richten sich stringent an der verkehrspolitischen Zielsetzung aus. Die Maßnahmen verfolgen vordergründig eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV in Rostock. Anhand der zehn Leitsätze wurden Handlungsfelder definiert, denen die Umsetzungsmaßnahmen zugeordnet sind. Innerhalb der einzelnen Handlungsfelder werden neben konkreten Maßnahmen außerdem Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und / oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2030 umgesetzt werden sollen. Prüfaufträge beinhalten i.d.R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die Maßnahmen und Prüfaufträge sind in Hinblick auf die Realisierung auf drei Zeithorizonte ausgerichtet. Berücksichtigt wird, dass ab 2031 für den Straßenbahn- und Stadtbusverkehr ein neuer Öffentlicher Dienstleistungsauftrag zu erteilen ist.

Unter dem Handlungsfeld I „Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot - Einrichtung von Ortsverkehren“ ist z. Bsp. der Ortsbus Warnemünde / Diedrichshagen oder Südstadt aufgeführt. Der Handlungsbedarf ist als sehr hoch eingeschätzt, weshalb die vorgesehene Umsetzung in Abhängigkeit der erforderlichen Infrastruktur kurzfristig erfolgen soll.

Die Leuchtturmprojekte haben einen hohen Stellenwert bei der Erreichung der Verkehrswende und der Erhöhung des Modal-Split-Anteils auf 20 Prozent. Sie sollten deshalb kurzfristig umgesetzt werden.

## **Barrierefreiheit**

Entsprechend gültigem Rechtsrahmen hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV ursprünglich bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles getroffen. Alle Haltestellen auf Stadtgebiet sind incl. ihres Ausbaustandes in einem Kataster erfasst. Anhand festgelegter Kriterien wurde eine Prioritätenliste zur Umsetzung der Barrierefreiheit erstellt, welche seit Jahren schrittweise umgesetzt wird. Ausnahmen für die Barrierefreiheit sind im Nahverkehrsplan definiert.

## **Finanzierung, Personalbedarf, Controlling**

Eine solide Finanzierung des Nahverkehrs ist eine wesentliche Säule für Nachhaltigkeit und eine umweltfreundliche Stadt- und Verkehrsentwicklung. Für die Erreichung der in diversen Beschlüssen der Bürgerschaft formulierten Mobilitätswende ist die ausreichende Finanzierung des ÖPNV essentiell.

Im Ergebnis der Konzeptaufstellung zum NVP wurden für die NVP-Maßnahmen die Gesamtkosten ermittelt (differenziert nach 2024-2027 und 2028-2030, Schätzung/Hochrechnung). Es erfolgte daraufhin eine Priorisierung von pflichtigen Aufgaben versus freiwilligen Aufgaben durch Stadtverwaltung und RSAG.

Maßnahmen, zu denen eine gesetzliche Verpflichtung besteht, wie das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz und die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV werden sukzessive umgesetzt, die Finanzierung ist abzusichern.

Die Realisierung der NVP-Maßnahmen der 1. Priorität (mit großen Auswirkungen) und der 2. Priorität (mit geringeren Auswirkungen) erfolgt jeweils nach entsprechendem Beschluss der Bürgerschaft. Dadurch ist eine gesteuerte, schrittweise Umsetzung in Maßnahmenpaketen möglich.

Weitere detaillierte Aussagen zum Bedarf an Investitionskosten und Personalkosten unter „**Finanzielle Auswirkungen**“ unten.

Zur Steuerung der Umsetzung wird die Implementierung eines Controlling-Systems vorgesehen, welches den „Spagat“ zwischen dem Handlungsdruck auf der einen Seite und den absehbar begrenzten Ressourcen auf der anderen Seite steuern und ausbalancieren soll.

## **Evaluierung**

Der jetzige Dienstleistungsauftrag zwischen der HRO und Rostocker Straßenbahn AG hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2030. Ein neuer Dienstleistungsauftrag ist ab 1.01.2031 notwendig. Da der Nahverkehrsplan die Grundlage für die dafür erforderliche Vorabkennzeichnung bildet, ist in 2026/27 eine Evaluierung und ggf. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans beabsichtigt.

## **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Maßnahmenumsetzung des NVP unterliegt einem Finanzierungsvorbehalt. Maßnahmen der 1. Priorität (Maßnahmen mit großen Auswirkungen) umfassen ein geschätztes Investitionsvolumen (aufsummiert von 2024-2030) in Höhe von 71,7 Mio. € (davon 26,75 Mio. € konsumtiv und 44,95 Mio. € investiv) und der 2. Priorität (Maßnahmen mit geringeren Auswirkungen) in Höhe von 27,3 Mio. € (davon 6,45 Mio. € konsumtiv und 20,85 Mio. € investiv).

In den NVP-Maßnahmen nicht enthalten sind die eigentlichen Investitionen für den möglichen TRAM-Ausbau Zoo-Reutershagen (da dem Planungsbeschluss in 2023 und dem weiteren Bürgerschaftsbeschluss zum Bau in 2025/26 nicht vorgegriffen werden sollte).

Die Realisierung der NVP-Maßnahmen 1. und 2. Priorität erfolgt jeweils nach entsprechendem Beschluss der Bürgerschaft. Dadurch ist eine gesteuerte, schrittweise Umsetzung in Maßnahmenpaketen unter Berücksichtigung der finanziellen Handlungsspielräume möglich.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen (Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz und Barrierefreiheit ÖPNV) sind vom Finanzierungsvorbehalt ausgenommen und sind sukzessive umzusetzen.

Der Investitionsbedarf für die Busbeschaffung beträgt 33,7 Mio. € (aufsummiert von 2024-2030). Hierfür stehen jedoch bis zu 19,9 Mio. € aus Fördermitteln zur Verfügung, so dass voraussichtlich „nur“ 13,8 Mio. € aus der RVV-Holding/HRO zu stellen sind. Die RSAG hat für die Finanzierung der Busse und der dafür notwendigen zusätzlichen Ladeinfrastruktur eine zusätzliche Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mio. € in 2026 in ihrer Mittelfristplanung ausgewiesen. Dies ist bislang nicht in den Wirtschaftsplan der RVV Rostocker Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH aufgenommen worden. Die hier angezeigte Kapitalerhöhung muss rollierend zum jährlich angesetzten Fahrzeugtausch abgebildet werden. Für den Doppelhaushalt 2026/2027 sollte hier eine neue Entscheidung getroffen werden.

Der Investitionsbedarf für den barrierefreien Ausbau der Bus-Haltestellen (HAST) liegt bei aufsummiert 4,35 Mio. € bis 2030 (bei schrittweisem Ausbau der Planungskapazitäten sollen ab 2026 ca. 1 Mio. €/Jahr umgesetzt werden (das entspricht 10 Haltestellen/Jahr). Zu den Mitteln in der Investmaßnahme Nr.: 6654101201302099, „ÖPNV-Anlagen“ kommen 2026 0,65 Mio. € für mehrere Bus-HAST Kopenhagener Str. und 2027 der Taklerring (Umgestaltung Straße + 5 Bus-HAST-Kanten für 1,5 Mio. €). Die erforderlichen Investmittel werden in die mittelfristige HH-Planung aufgenommen (siehe unten: Investitionsmaßnahme Nr.: 6654101201302099 (ÖPNV-Anlagen).

Für die Umsetzung der NVP-Maßnahmen bedarf es zusätzlicher Mittel der RVV/HRO.

Zur Umsetzung der Maßnahmen und Investitionen sowie zur Prozesssteuerung und -Evaluierung sind in der Verwaltung und bei der RSAG entsprechende Strukturen und Ressourcen auszubauen. Im Vergleich zu ähnlichen großen Städten ist von mindestens drei Personalvollstellen in beiden Strukturen auszugehen (je eine VZ-Stelle: FB Strateg. Verkehrsplanung und Mobilität und Tiefbauamt) und bei der RSAG. Brutto-Lohnkosten 1 VZ-Stelle, TVÖD 11, ab 2024 ca.: 71.500 €/Jahr (Durchschnitt der derzeitig Beschäftigten), bei jährlichem Lohnanstieg von 4 %) – aufsummiert für 2 VZ-Stellen unten. Die Stellen und Personalkosten sind noch nicht Bestandteil der aktuellen Haushalts- und Stellenplanung und bei Beschlussfassung zusätzlich mittels Änderungsliste anzumelden. Eine Korrektur des Stellenplanentwurfs ist ebenso notwendig.

Die folgenden Invest-Maßnahmen sind Bestandteil des Entwurfes zum Doppelhaushalt 2024/2025 und wurden mit folgenden Ansätzen angemeldet:

Teilhaushalt: Tiefbauamt  
 Produkt: 54101  
 Investitionsmaßnahme Nr.: 6654101201302099

Bezeichnung: Gemeindestraßen  
 Bezeichnung: ÖPNV-Anlagen

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Finanzhaushalt	
			Auszahlungen
2024			225.000
2025			250.000
2026			250.000
2027			250.000
2028			750.000
2029			1.000.000
2030			1.000.000

Teilhaushalt: 66 Tiefbauamt  
 Produkt: 54101 Gemeindestraßen  
 Investitionsmaßnahme: 6654101202500409

Bushaltestellen Taklerring

Haushalts- jahr	Konto/ Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendungen	Einzahlungen	Auszahlungen
2024	54101.78532000	0	0	0	0
2025	54101.78532000	0	0	0	30.000
2026	54101.78532000	0	0	0	60.000
2027	54101.78532000	0	0	0	1.500.000

Teilhaushalt: 66 Tiefbauamt  
 Produkt: 54101 Gemeindestraßen  
 Investitionsmaßnahme: '6654101202401710 Bushaltestellen Kopenhagener / Helsinkier Str.

Haushalts- jahr	Konto/ Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendungen	Einzahlungen	Auszahlungen
2024	54101.78532000	0	0	0	20.000
2025	54101.78532000	0	0	0	0
2026	54101.78532000	0	0	0	650.000
2027	54101.78532000	0	0	0	0

Teilhaushalt: Amt für Mobilität und Tiefbauamt (DK 5802)  
 Produkt: 51104.50221100

Bezeichnung: Entgelte Beschäftigte

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendungen	Einzahlungen	Auszahlungen
2024			143.000		143.000
2025			148.800		148.800
2026			154.800		154.800
2027			161.000		161.000
2028			167.400		167.400
2029			174.800		174.800
2030			181.000		181.000

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Vorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben:

Die Finanzierung des ÖPNV basierte bisher im Wesentlichen auf den zwei Säulen der Fahrgeldeinnahmen (Nutzerfinanzierung) und einer Finanzierung durch die öffentliche Hand (Steuerfinanzierung). Mit der Einführung des „Deutschlandtickets“ im Mai 2023 ist eine noch stärkere Hinwendung zur Steuerfinanzierung erfolgt. In der aktuellen Diskussion des erforderlichen Angebotsaufwuchses zur Erfüllung der Klimaschutzziele gerät eine mögliche dritte Säule, die sogenannte „Nutznießerfinanzierung“ stärker in den Fokus. Beispiele dafür werden im Nahverkehrsplan aufgeführt. In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde bereits das System einer integrierten ÖPNV-Nutzung im Rahmen der Kurabgabe (Gästekarte) im Sommer 2023 eingeführt.

Erhebliche Kosten zur Umsetzung der NVP-Maßnahmen liegen bei der RSAG (betriebliche Aufwendungen und Investitionen). Für die Umsetzung der NVP-Maßnahmen bedarf es zusätzlicher Mittel der RVV/HRO. So möglich, werden Fördermittel für Investitionen akquiriert. Jedoch sind bereits heute massive Steigerungen der Personal- und Energiekosten sowie Finanzierungskosten (angesichts steigendem Zinsniveau) absehbar. Es zeichnet sich insoweit die Notwendigkeit einer gezielten Neuordnung bzw. -strukturierung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV ab.

Der Bund und das Land M-V müssen zukünftig ihre ÖPNV-Förderung ausbauen (entsprechende Mittel in M-V werden jedoch derzeit ausschließlich in den Schienenverkehr (SPNV) geleitet).

Werden durch den Bund und das Land M-V in absehbarer Zeit nicht spürbar mehr Mittel zur Erbringung der ÖPNV-Leistungen an die Kommunen zur Verfügung gestellt, so wächst der Druck, zumindest zur anteiligen Deckung kommunale alternative Finanzierungsquellen zu erschließen. Dazu gehören u.a. die zeitliche und räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und eine Anpassung der Bewohnerparkgebühren (Bsp. Schwerin und Greifswald) und Kombitickets (bei Veranstaltungen). Hierfür wird ein politischer Diskurs und separater Beschluss der Bürgerschaft empfohlen (Ziel: 2024).

Eva-Maria Kröger

Hinweis: Die umfangreichen Anlagen liegen ausschließlich im ALLRIS zur Einsichtnahme vor.

### Anlagen

1	NVP_HRO_LRO_Teil_A	öffentlich
2	NVP_HRO_Teil_B	öffentlich
3	NVP-HRO_Synopse	öffentlich
4	Zusammenfassende Präsentation (Sachverhaltsdarstellung)	öffentlich
5	NVP HR Teil B - nach Beschlussfassung	öffentlich