



AUSGEWÄHLTE DATEN  
UND FAKTEN  
BASISJAHR 2023

# NACH- HALTIGKEIT

BEI DER ROSTOCKER  
STRASSENBAHN AG



**Yvette Hartmann**

Kaufmännische Vorständin

**Jan Bleis**

Vorstand Markt und Technik

## Liebe Leserinnen und Leser,

.....

als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr in Rostock sichern wir dauerhaft die verkehrliche Daseinsvorsorge für Einheimische und Gäste. Eine umweltfreundliche Mobilität sehen wir als Schlüssel für die Verkehrswende, denn ÖPNV ist Klimaschutz.

Nach unserem Selbstverständnis tragen wir Verantwortung in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht und bieten gesellschaftlichen Mehrwert. Mit unserem Verkehrsangebot mit Bussen, Straßenbahnen und Fähre leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der städtischen Klimaziele. Schon heute erbringen wir unsere Verkehrsleistung zu rund 70 Prozent im Straßenbahnnetz, d. h. bereits vollelektrisch. Seit 2011 fahren die Straßenbahnen mit zertifiziertem Ökostrom.

Nachhaltiges Handeln und unternehmerische Verantwortung sind unser Anspruch. Mensch und Umwelt achten wir respektvoll und wertschätzend. Unseren Mitarbeitenden, Kunden und Geschäftspartnern treten wir mit Offenheit und Toleranz gegenüber. Mit unseren durchgängig barrierefreien Haltestellen und Fahrzeugen ermöglichen wir auch für bewegungseingeschränkte Menschen mehr Mobilität.

# FÜR UNSER KLIMA, UNSER ROSTOCK, UNSERE ZUKUNFT

ZUHAUSE UNTERWEGS MIT DER ROSTOCKER STRASSENBAHN AG

In der RSAG fördern wir die Gruppenarbeit, die bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf und bieten vielfältige Möglichkeiten zur beruflichen Weiterbildung. Darüber hinaus bemühen wir uns, die soziale Diversität im Unternehmen zu steigern.

Der gesellschaftliche, technische und digitale Wandel im 21. Jahrhundert stellt jede Kommune vor große Herausforderungen und bietet darüber hinaus auch viele Chancen. Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität in Rostock sind nur realisierbar mit einer Verkehrswende und der Entwicklung neuer öffentlicher Verkehrsangebote.

Im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock spielt der ÖPNV für den Klimaschutz bereits eine zentrale Rolle, auch in Richtung „Klimaneutrales Rostock 2035“. Seit 2023 kaufen wir keine Dieselbusse mehr. Stattdessen setzen wir auf saubere und emissionsfreie Antriebstechniken wie Biomethangas und Elektroenergie.

Im Sommer 2023 konnten wir erstmals zehn neue Biomethan-Busse in den Liniendienst überführen. Hinzu kamen fünf neue Elektrobusse. Diese Fahrzeuge sind tagtäglich

mit vielen zufriedenen Fahrgästen unterwegs und ein Aushängeschild für den modernen und umweltfreundlichen öffentlichen Rostocker Nahverkehr. Je nach Stand der Technik werden wir neue Potenziale des sogenannten „grünen Wasserstoffs“ bzw. den Einsatz von Brennstoffzellen als Antriebstechnik in Bussen prüfen.

Eine große vertriebliche Herausforderung war die Einführung des neuen Deutschland-Tickets, das von vielen begeisterten Nutzer\*innen als wahre Revolution für den ÖPNV bezeichnet wurde: Mit Bus und Bahn durch ganz Deutschland für 49 Euro im Monat. Wir haben den aktiven Vertrieb im Rahmen des Verkehrsverbunds Warnow sowie für Verkehrsunternehmen in ganz Mecklenburg-Vorpommern übernommen und dafür in wenigen Monaten ein elektronisches Fahrgeldmanagement eingeführt.

Ziel des neuen Nahverkehrsplans für die Region Rostock ist es u.a., den Modal Split zu erhöhen und die Angebote

im Stadt-Umland-Verkehr auf neue Bedarfe zu prüfen und qualitativ zu verbessern. Denn für mehr als 50.000 Ein- und Auspendler ist ein attraktives ÖPNV-Angebot Grundlage für eine stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit.

All das sind große Herausforderungen, die wir mit unseren engagierten Mitarbeitenden in den kommenden Jahren meistern werden.

Der Vorstand der RSAG hat die Nachhaltigkeit ausdrücklich zum festen Bestandteil der Unternehmensentwicklung erklärt. Damit geht die Verpflichtung der RSAG einher, ihr Handeln und Wirken nach den Kriterien der Nachhaltigkeit zu überprüfen und auszurichten.

Wir freuen uns, wenn Sie diesen Weg gemeinsam mit uns gehen und wünschen Ihnen eine interessante Lektüre mit dem zweiten Nachhaltigkeitsbericht der Rostocker Straßenbahn AG.

# Inhaltsverzeichnis

<b>UNTERNEHMEN UND VERANTWORTUNG</b> 6	<b>UMWELT UND ÖKOLOGIE</b> 18	<b>WIRTSCHAFT UND FINANZEN</b> 34	<b>SOZ. ASPEKTE UND GESELL. VERANTWORTUNG</b> 42	
Unternehmensprofil der RSAG ..... 7	Straßenbahnersatzbeschaffung ..... 19	Investitionsvolumen der RSAG ..... 35	Personalzahlen..... 43	<b>I ANHANG</b> 58
Mehr Klimaschutz durch den ÖPNV ..... 9	Sanierung von Straßenbahnen des Typs 6N1 ..... 21	Verkehrsdaten ..... 36	Ausbildungsoffensive für neues Fahrpersonal ..... 44	Einordnung der Berichterstattung ..... 58
Unternehmensstrategie ..... 10	Ressourcenverbrauch..... 22	Angebotserweiterung ..... 36	Demografische Entwicklung und Betriebszugehörigkeit ... 50	Glossar ..... 58
Unser Angebot im Kerngeschäft ..... 11	Emissionen und Luftschadstoffe ..... 26	Kundenzufriedenheit und Marktforschung ..... 38	Inklusion beziehungsweise Gleichstellung ..... 51	Impressum ..... 60
Antriebswende: Umstellung der Busflotte ... 14	Lärmemissionen ..... 30	Neue Fahrausweisautomaten..... 40	Personalentwicklung und Qualifizierung ..... 51	
Unser Leitbild ..... 16	Abfallaufkommen ..... 32	Fahrgastsicherheit ..... 41	Beschäftigungsfähigkeit sichern ..... 52	
	Nachhaltige Beschaffung ... 33		Serviceleistungen für unsere Mitarbeitenden ... 54	
			Unser Engagement für die Stadtgesellschaft ..... 56	

Fachbegriffe finden Sie am Ende des Berichts im Glossar erläutert.

# NACHHALTIGKEITSZIELE



Wir suchen nach Einsparpotentialen beim Ressourcenverbrauch.

Wir erhöhen unsere lokal-regionalen Vergaben.

Wir erhöhen den Frauenanteil in der RSAG auf 33 % und im mittleren Management auf 44 %.

1

2

3

4

5

6

7

Wir halten unsere guten Werte beim Ressourcenverbrauch.

Wir verbessern die Emissionskennzahl auf 116 Gramm CO2 je Fahrgast.

Wir integrieren Nachhaltigkeitsaspekte in jede Vergabe.

Wir schöpfen unser Weiterbildungsbudget zu 90 % aus.



NACHHALTIGKEIT 2023

**UNTERNEHMEN  
UND  
VERANTWORTUNG**



## Unternehmensprofil der RSAG

---

Im Jahr 1881 wurde die Mecklenburgische Straßen-Eisenbahn-AG (MSEAG) gegründet. Mit Pferdebahnen ging es auf drei Linien durch die Rostocker Innenstadt. Die erste elektrische Straßenbahn ging 1904 in Betrieb. Zeitgleich wurde die MSEAG in Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) umbenannt.

Heute ist die RSAG ein Tochterunternehmen der Rostocker Versorgungs- und Verkehrs-Holding GmbH (RVV) sowie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO). Der Unternehmenszweck umfasst den Betrieb, das Bereitstellen und Instandhalten von Straßenbahnen sowie Bussen, Betriebsanlagen und Infrastruktur.

Als integrierter ÖPNV-Dienstleister für das Verkehrsgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sichert die

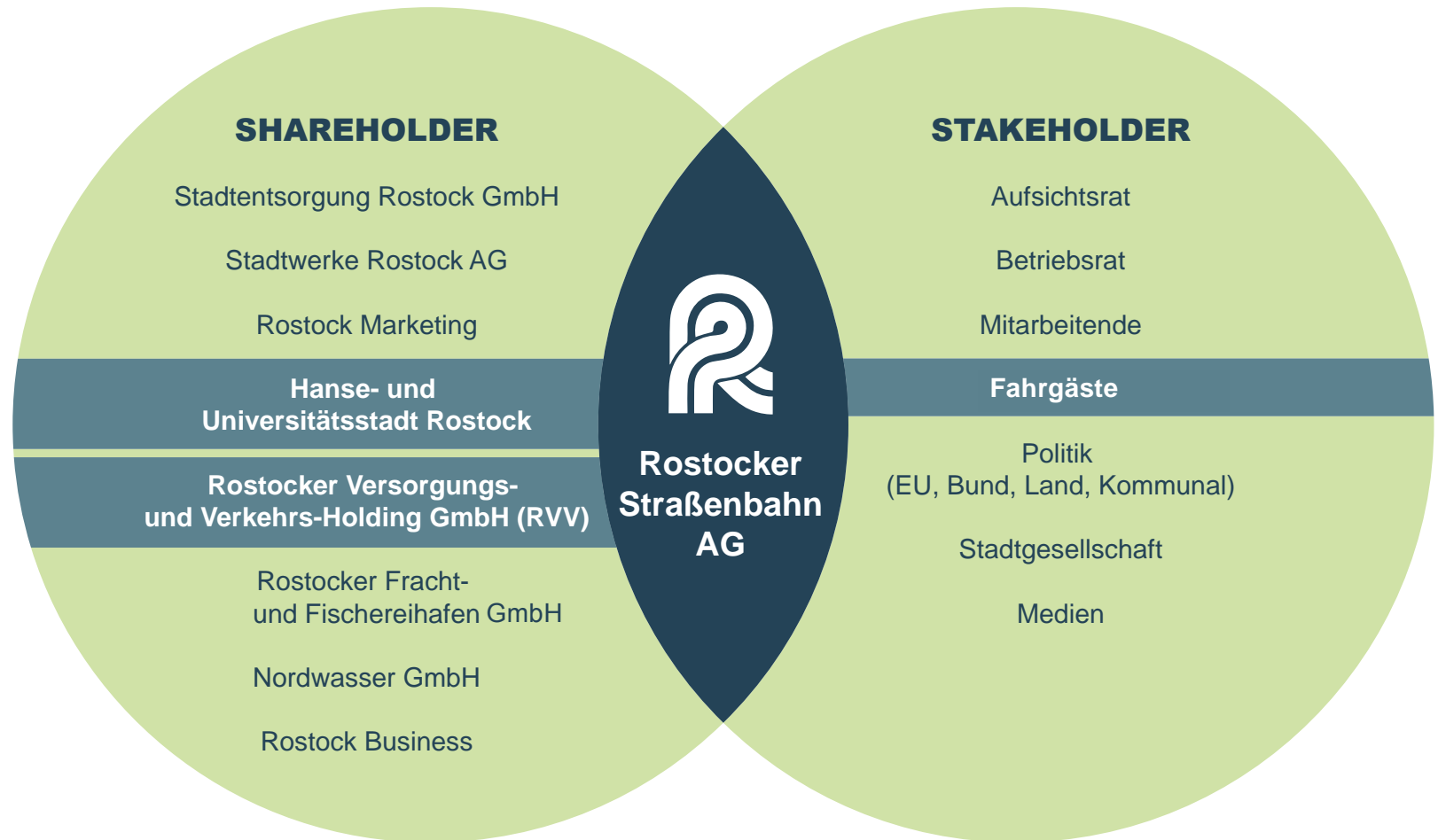
RSAG die Mobilität der Bürger\*innen im Sinne der Daseinsvorsorge und leistet einen wesentlichen Beitrag zum städtischen Ziel „Klimaneutralität bis 2035“.

Der ÖPNV wird seit dem 1. Januar 2016 auf der Grundlage eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags durchgeführt. Die Laufzeit beträgt 15 Jahre. Mit dieser Direktvergabe ist die RSAG bis zum Jahr 2030 der Mobilitätsdienstleister für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Als attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr erbringen wir Verkehrsleistungen mit 51 Niederflurstraßenbahnen, 75 Diesel-Niederflurbussen, 10 Biomethan-Niederflurbussen sowie 7 Elektro-Niederflurbussen. Die RSAG verfügt über die

Konzessionen für Buslinien mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2030 und für Straßenbahnlinien mit einer Laufzeit bis zum 13. Oktober 2031. Neben diesem Kerngeschäft erbringt die RSAG im Rahmen einer sogenannten „Inhouse-Vergabe“ Leistungen der Schülerbeförderung zum Schulschwimmen.

Weiterhin ist die RSAG mit der Erbringung des Fährverkehrs auf der Linie Kabutzenhof – Gehlsdorf betraut. Die Geschäftstätigkeit der RSAG im Bereich Eisenbahn endete zum 31. März 2024. Bis dahin war die RSAG noch als Subunternehmer für die DB Regio AG auf den Regionalbahnlinien Wismar – Rostock – Tessin sowie Rostock – Graal-Müritz tätig.



## UNSERE ANSPRUCHSGRUPPEN

Innerhalb der RVV sind wir mit weiteren städtischen Unternehmen, sogenannten Shareholdern, verbunden. Darüber hinaus nehmen viele Anspruchsgruppen (sogenannte Stakeholder) direkt oder indirekt Einfluss auf unseren Unternehmenserfolg. Mit den relevanten Gruppen pflegen wir einen regen Austausch.

Wir sind uns bewusst, dass sich eine dauerhaft nachhaltige Unternehmensentwicklung nur im regelmäßigen Dialog mit den verschiedenen Anspruchsgruppen erreichen lässt. Eine Übersicht der unterschiedlichen Share- und Stakeholder bietet die oben aufgeführte Grafik.



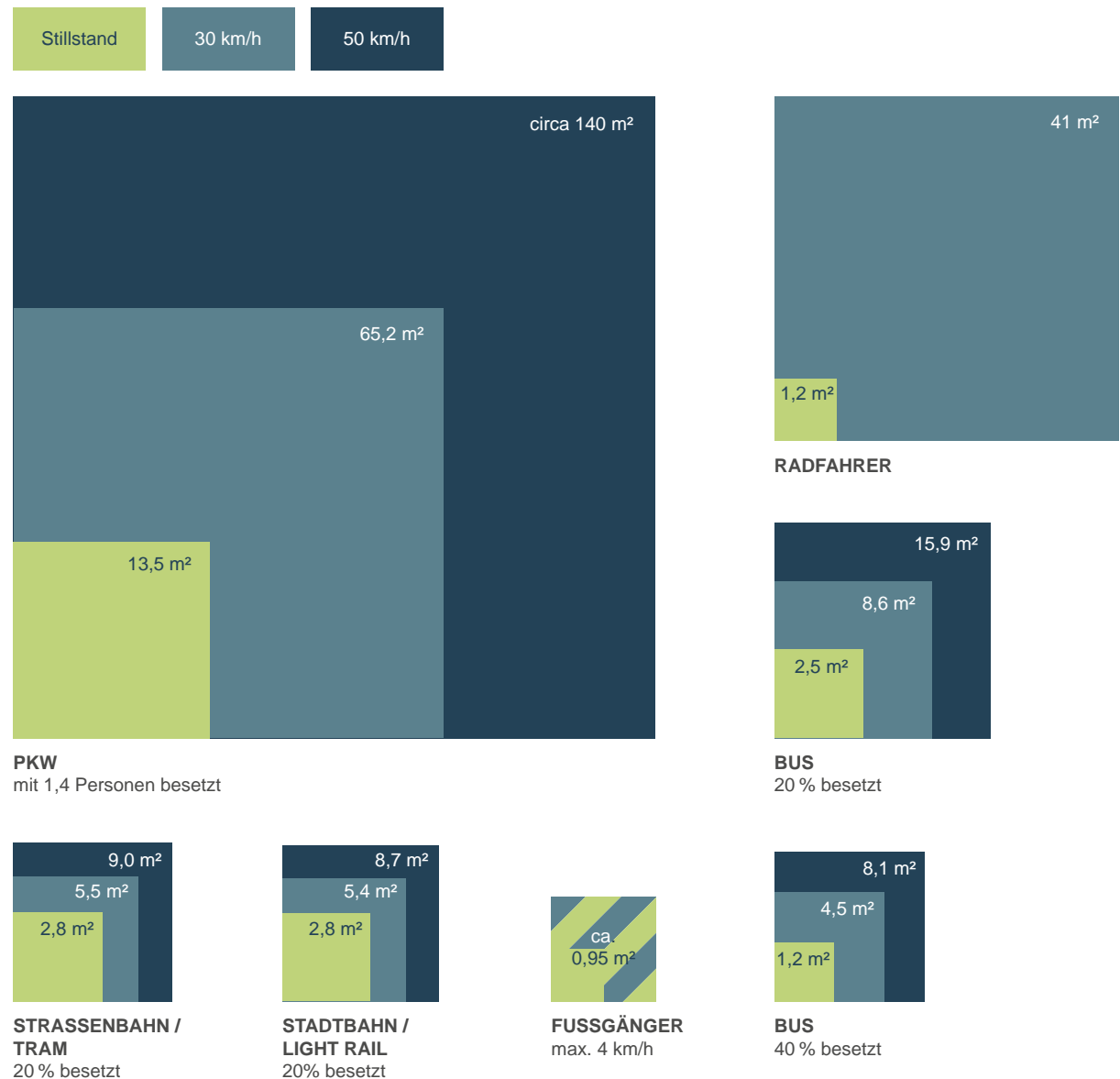
# Mehr Klimaschutz durch ÖPNV

Künftig geht in den Städten aus Klima- und Umweltschutzgründen kein Weg am Ausbau des Angebots von Bahnen und Bussen vorbei. Denn der öffentliche Personennahverkehr geht schonend mit Flächen und Energie um. Zwei Drittel seiner Leistungen erbringt der ÖPNV bereits heute elektrisch, mit Straßen-, U- und S-Bahnen.

Und auch dort, wo es keinen Fahrstrom und keine Schienen gibt, liegt der ÖPNV beim Klimaschutz vorn. Sogar Dieselbusse haben gegenüber allen anderen motorisierten Verkehrsmitteln auf der Straße einen deutlichen Umweltvorsprung bei der Energieeffizienz und den Emissionen pro Fahrgast und Fahrt.

Bis 2030 wird in Deutschland der elektrische Anteil der Antriebsenergie im ÖPNV weiter deutlich wachsen – durch massiven Ausbau der Bahnnetze und verstärkten Einsatz von Stadtbussen mit umweltfreundlichen Antrieben. Mehr ÖPNV führt zu mehr Klimaschutz und besserer Luftqualität in der Stadt.

Ebenso im Flächenverbrauch punktet der ÖPNV deutlich vor dem motorisierten Individualverkehr. Einen Vergleich unterschiedlicher Platzbedarfe pro Person durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger veranschaulicht die folgende Grafik. Eine stärkere Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel verstärkt diesen Effekt proportional.



■ Abb. Flächeninanspruchnahme je Person | Quelle: www.zukunft-mobilitaet.net; Martin Randelhoff



# Unternehmensstrategie

Rostock soll im Jahr 2030 eine grüne, lebenswerte und digitale „Smart City“ sein. Dazu gehört ganz elementar die Mobilität der Bewohner\*innen und Gäste in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Das Mobilitätsverhalten der Menschen wird sich weiter verändern: Das Smartphone schafft neue Gewohnheiten und wird zur persönlichen Mobilitätszentrale.

Online-Angebote und Sharing-Dienste werden immer wichtiger. Neue Antriebstechniken und autonom fahrende Fahrzeuge werden nach und nach auf den Markt drängen. Gleichzeitig wird das Umweltbewusstsein deutlich wachsen – vor allem bei der nachfolgenden Generation. Die RSAG stellt sich diesen großen Herausforderungen.

Mit der Strategie 2030 sind die unternehmerischen Ziele bis zum Beginn des nächsten Jahrzehnts gesetzt. Übergeordnetes, Ziel ist es, im Jahr 2030 rund 47 Millionen Fahrgäste pro Jahr mit Bus, Straßenbahn und Fähre zu befördern.

Das im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) festgeschriebene Mindestverkehrsangebot von 7,4 Millionen Fahrplankilometern pro Jahr ist mit dem ambitionierten Ziel zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils auf 20 Prozent nicht mehr ausreichend. Voraussetzungen für den gewünschten Fahrgastzuwachs im ÖPNV in ansprechender Qualität sind eine Erhöhung des Leistungsumfangs und eine langfristig gesicherte Finanzierung.

## UNSERE STRATEGIE 2030 MOBILITÄT FÜR ALLE

Die strategische Ausrichtung der RSAG ist in der Strategie 2030 mit den Handlungsfeldern Gesellschaft, Angebot, Technologie und Mitarbeiter festgelegt. Mit proaktiver Gestaltung wollen wir Innovationen vorantreiben, die Stadtentwicklung intensiv begleiten, die Verkehrssysteme ausbauen, die Flexibilität des Mobilitätsangebotes steigern und das Management sowie die Vernetzung des Mobilitätsangebotes fördern.

In 2022 hat die „Angebotsoffensive Bus“ zu mehr Fahrgästen durch eine Neuordnung und Verdichtung des Angebotes in den nordwestlichen und nordöstlichen Stadtteilen Rostocks geführt. Die neue Linie 24 startete in 2023 und verbessert seitdem die Stadt-Umland-Verbindungen; die Buslinie 37 erhielt eine neue und erweiterte Streckenführung. Unser neuer On-Demand-Shuttle-Service „RSAG-Flex“ läuft seit 2024 als Pilotprojekt.



# Unser Angebot im Kerngeschäft

Das ÖPNV-System in Rostock ist mit S-Bahn, Straßenbahn und Bus hierarchisch gegliedert. Jedes Verkehrsmittel hat unterschiedliche Aufgaben. Während die S-Bahn und die Straßenbahn das Hauptnetz bilden, dienen die Buslinien hauptsächlich als Zubringer zur S-Bahn und zur Straßenbahn sowie zur Feinerschließung der Stadtteile.

## I STRASSENBAHNEN

38 Straßenbahnen vom Typ 6N1 mit 70 Prozent Niederfluranteil sind seit Mitte der 1990er-Jahre im Linienbetrieb. Im Zeitraum 2013 bis 2014 haben wir 13 moderne Straßenbahnen vom Typ 6N2 mit 100 Prozent Niederfluranteil als Ersatz für die ehemaligen Tatra-Triebwagen angeschafft.

Die Straßenbahnen bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Rostock. Sie erbringen jährlich rund 3,1 Millionen Fahrplankilometer und damit rund 70 Prozent der Beförderungsleistung.

Die besondere Stadtstruktur Rostocks entlang der Warnow bedingt im Nahverkehr eine ausgeprägte Nord-Süd-Achse. Im Straßenbahnnetz ist die Nachfrage ungleichmäßig verteilt. Die beiden Hauptlinien 1 und 5 befördern rund 50 Prozent der RSAG-Fahrgäste auf der Straßenbahn-Hauptachse. Sie verkehren werktags tagsüber im 10-Minuten-Takt, sodass sich beide Linien auf dem Abschnitt Rügener Straße – Steintor zu einem 5-Minuten-Takt überlagern.

Die Straßenbahnlinien 2, 3, 4 und 6 verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt. Durch Überlagerung mehrerer Linien kann auf fast allen Streckenästen alle 10 Minuten eine Fahrtmöglichkeit angeboten werden. Mit der Straßenbahn sind aus fast allen Stadtteilen das Stadtzentrum und der Hauptbahnhof umsteigefrei zu erreichen.

Unser Verkehrsangebot erbringen wir an 141 Straßenbahn- und 445 Bushaltestellen. Darunter befinden sich 24 Haltestellen mit gemeinsamer Bedienung von Straßenbahn und Bus. Der durchschnittliche Haltestellenabstand liegt beim Verkehrsmittel Straßenbahn bei 537 Metern, beim Verkehrsmittel Bus bei 727 Metern.

## I STADTBUSSE

Mit fünf Capacity-Bussen (20m lang), 56 Gelenkbussen (18m lang) und 31 Standardbussen (12m lang) erbringt die RSAG jährlich 5,2 Millionen Fahrplankilometer. Fünf Standard- und zwei Gelenkbusse fahren mit elektrischem Antrieb, sechs Standard- und vier Gelenkbusse nutzen mit Biomethan ein zertifiziertes Gas aus landwirtschaftlichen Abfällen, alle anderen sind dieselpetrieben. Bei den Dieselpetitionen entsprechen alle Busse der Abgasnorm EURO VI oder EEV. Damit ist die RSAG führend in puncto Umweltfreundlichkeit der Stadtbusse.

Die Buslinien verkehren angepasst an die S-Bahn im 7,5/15/30-Minuten-Takt oder an die Straßenbahnlinien im



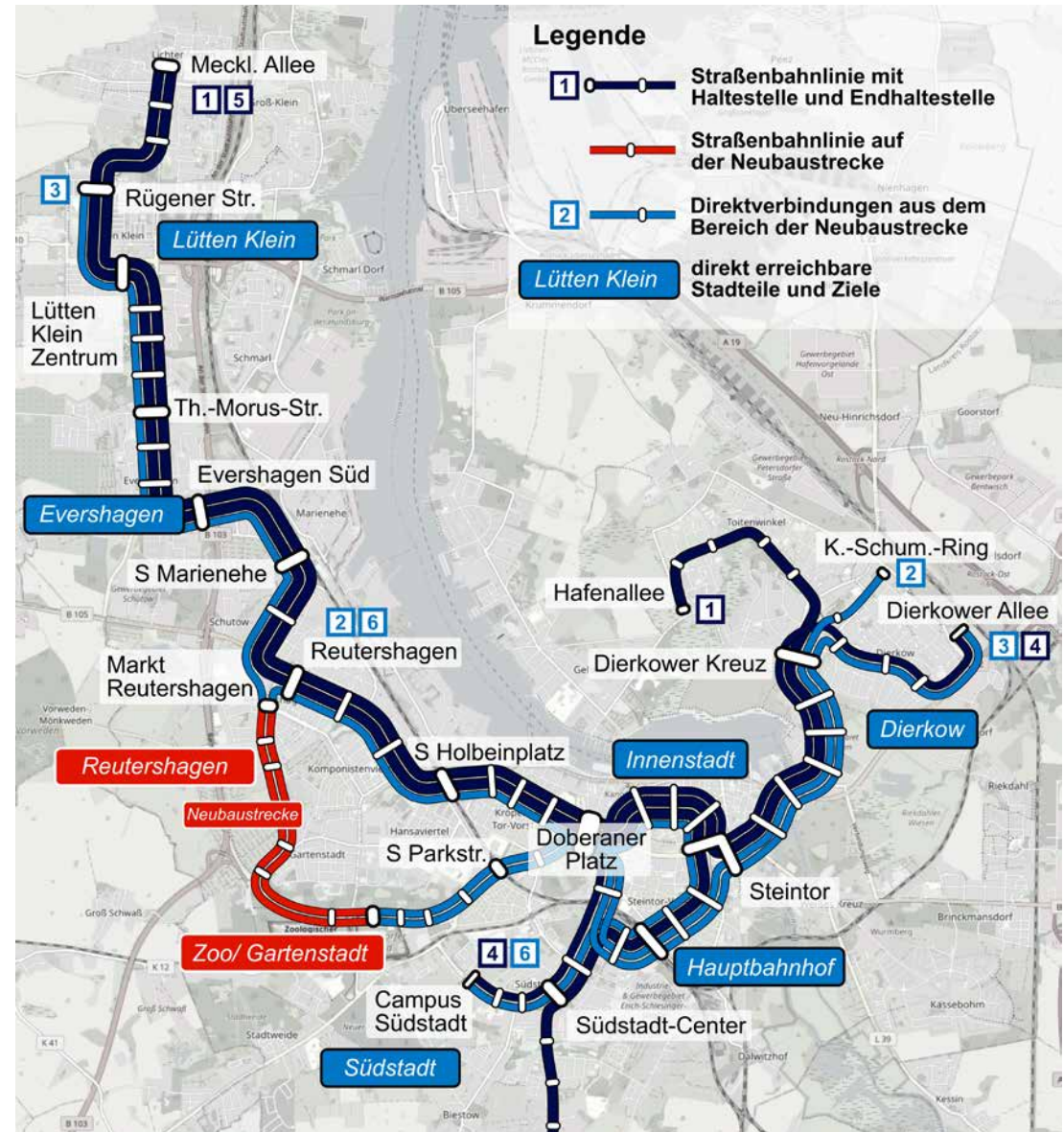
20-Minuten-Takt. Die Buslinie 25 hat als fahrgaststärkste Buslinie auf dem Abschnitt Doberaner Platz – Markt Reutershagen mit dem 10-Minuten-Takt die gleiche Angebotsqualität wie die Straßenbahn.

Ein weiteres Premiumprodukt ist die Expressbuslinie X41, die in nur 20 Minuten die Stadtteile Lütten Klein und Dierkow/Toitenwinkel miteinander verbindet und auf dieser Relation eine konkurrenzfähige Reisezeit zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet.

## I STRASSENBAHN-NETZERWEITERUNG

Die Rostocker Bürgerschaft beschloss 2021 das Straßenbahnnetzaußbaukonzept. Die Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung der Mobilitätswende in unserer Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Mit dem Bau einer neuen Straßenbahnverbindung vom Zoo nach Reutershagen könnte das Rostocker Straßenbahnnetz in den kommenden Jahren um etwa vier Kilometer Streckenlänge wachsen. Die Vorteile: Circa 1,9 Millionen zusätzliche Fahrgäste pro Jahr und 850 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Jahr. Zudem wäre das gesamte Streckennetz unabhängiger gegenüber Störungen und Bauarbeiten durch die neu geschaffenen Ausweichstrecken für den am stärksten belasteten Abschnitt über die Doberaner Straße. Durch die Verlagerung von Busverkehr in die leistungsstärkere Straßenbahn ließen sich circa 1 Mio. Euro Betriebskosten jährlich einsparen.

Ende 2023 gab die Rostocker Bürgerschaft grünes Licht für die Planungen einer neuen Straßenbahnstrecke entlang des sogenannten Westkorridors vom Zoo über den Groß Schwaßer Weg und das Christophorus-Gymnasium nach Reutershagen. Als nächster Schritt wurde im Herbst 2024 die sogenannte Vorplanung begonnen. In dieser Phase geht es darum, den optimalen Streckenverlauf innerhalb des Korridors WEST zu ermitteln. Hier sollen sich die Rostockerinnen und Rostocker einbringen, um gemeinsam die vorteilhafteste und verträglichste Variante einer Trassenführung zu finden.



■ Abb. geplante Straßenbahn-Netzerweiterung





## I BUSBESCHAFFUNGSSTRATEGIE

Seit der Überführung der europäischen Clean Vehicle Directive (CVD) in deutsches Recht erhöhen wir unsere Anstrengungen, den Kohlendioxidausstoß unserer Dieselbusflotte deutlich zu reduzieren. Obwohl bis zum Jahr 2030 noch rund 35 Prozent der neuen Fahrzeuge mit Dieselantrieb beschafft werden könnten, haben wir beschlossen, ab 2023 keine Dieselbusse mehr zu bestellen.

Ab dem Jahr 2034 sollen nur noch Fahrzeuge mit sauberem oder emissionsfreiem Antrieb zum Einsatz kommen. Wir setzen auf einen Mix aus Elektroenergie und Biomethangas. Die Entscheidung, mit zwei unterschiedlichen Antriebsarten zu starten, erfolgte nach Abwägung ökologischer und betriebswirtschaftlicher Faktoren. Einen Ausblick auf die Busbeschaffung bis zum Jahr 2028 gibt die Tabelle.

	BUSBESTAND INSGESAMT	DIESEL-BUSSE IM BESTAND	E-BUSSE NEU	BIOMETHAN- BUSSE NEU	QUOTE „GRÜNER“ BUS- BESTAND INSGESAMT*
2023	92	75	5	10	19 %
2024	90	65		8	28 %
2025	86	54	7		37 %
2026	88	49		7	44 %
2027	89	43		7	52 %
2028	89	37		6	58 %

■ RSAG-Busbeschaffung mit „grüner“ Antriebstechnologie (Elektro + Biomethan) bis 2028 (\*inkl. 2 E-Busse, die bereits 2021 gekauft wurden)





# Antriebswende: Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe

In den nächsten Jahren werden wir schrittweise alle Busverkehre auf Elektrobusse und andere klimafreundliche Antriebsarten umstellen. Dabei setzen wir auf einen Mix aus Elektroenergie und Biomethangas. Die Kombination dieser beiden Antriebsarten ist nach dem heutigen Stand der Technik die wirtschaftlichere Variante, denn damit werden die Anschaffungskosten reduziert und weniger Ladepunkte benötigt. Während Elektrobatteriebusse derzeit doppelt so teuer sind wie Dieselsebusse, kosten Busse mit Biomethanantrieb nur zehn Prozent mehr. Bezogen auf den im Jahr 2030 geplanten Strom-Mix im europäischen Energieverbund zeigt Biomethan zudem einen deutlichen Vorteil beim Kohlendioxid-Äquivalent gegenüber einem batterieelektrischen Bus. In Bezug auf den Ressourcenverbrauch für Produktion und Entsorgung der Batterien, ist die Nachhaltigkeit klar erkennbar.

Auf dem Busbetriebshof Rostock-Schmarl wurde die entsprechende Infrastruktur zum Laden und Tanken im Beisein von Oberbürgermeisterin Eva-Maria Kröger und vielen weiteren Gästen im August 2023 feierlich eingeweiht. Der Umbau musste bei laufendem Betrieb erfolgen und war mit besonderen Herausforderungen verbunden: Da ist zum einen die finanzielle Belastung. Die Kosten für den Umbau des Busbetriebshofs liegen bei rund 5,7 Millionen Euro, wobei

der Bund und die Stadt Rostock das Vorhaben mit rund 1 Million Euro unterstützt haben. Zum anderen mussten wir unsere Infrastruktur auf gleich zwei komplett andere Betriebsarten ein- und umstellen.

Durch unseren Partner Stadtwerke Rostock AG wurde eine hochleistungsfähige Biomethantankstelle auf dem Busbetriebshof errichtet. Sie ist speziell auf die Anforderungen von Bussen sowie Last- und Nutzfahrzeugen ausgelegt. An der Einfahrt steht die Verdichterstation, mit der das Compressed Natural Gas (CNG) aus Biomethan von einem Gasdruck von etwa 15 bar auf 300 bar hochverdichtet wird. Die Betankung erfolgt über zwei Tanksäulen, die auf einer eigens errichteten Tankspur stehen. Nur etwa acht bis zwölf Minuten dauert die Betankung eines Busses. Damit können die Biomethan-Busse Tagesumläufe mit bis zu 400 Kilometern absolvieren. Die gesamte Anlage ist so ausgelegt, dass in den nächsten Jahren bis zu 50 Busse mit Biomethangas betankt werden können.

## WIE ENTSTEHT EIGENTLICH BIO-CNG?

Bei dem Biomethangas handelt es sich um ein zertifiziertes Gas aus landwirtschaftlichen Abfällen. Organische Reststoffe wie z.B. Abfall aus der Biotonne, Gülle und

Mist dienen als Rohstoff für die Herstellung von Biogas. Diese Bioabfälle werden durch die anaerobe Vergärung zu Biomethan und Gärreststoffen (Düngemittel) umgewandelt. Das Biomethan wird für das Gasnetz aufbereitet, eingespeist und an den Verbrauchsort transportiert. Damit können wir das Biomethan als Kraftstoff an unserer eigenen CNG-Tankstelle entnehmen. Das mit dem CNG-Verkehr freigesetzte CO<sub>2</sub> wird durch die Photosynthese für das organische Pflanzenwachstum genutzt. Damit schließt sich der Kreislauf.

Für die Elektrobusse sind nun die ersten acht Ladepunkte einsatzbereit. Geladen werden die Elektro-Busse über Nacht ausschließlich mit grünem Strom der Stadtwerke Rostock AG. Allerdings wird für das Laden der Batterien ein deutlich höherer Strombedarf benötigt. Um diese Energieversorgung sicherzustellen, wurde eine modular erweiterbare Trafostation errichtet. Zurzeit hat diese Station eine Leistung von 1,8 Megawatt und versorgt jeden der acht Ladepunkte mit 150 Kilowatt. In den nächsten Jahren wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten erweitert, sodass mit der kompletten Umstellung der Busflotte im Jahr 2034 insgesamt 38 Ladepunkte verfügbar sein werden. Die Station ist in fertigem Zustand für eine Gesamtleistung von circa 3,6 Megawatt ausgelegt.





nsporte

HRO RO 335

MAN





# UNSER LEITBILD

Als kommunales Unternehmen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock übernehmen wir eine besondere Verantwortung für die Qualität unserer Dienstleistungen, für die Mitarbeiter, für die Rostocker sowie für Gäste unserer Stadt und für die Umwelt. Unser Handeln orientiert sich an den Kriterien Gemeinwohl und Wirtschaftlichkeit.

Als öffentliches Unternehmen übernehmen wir eine wichtige Vorbildfunktion. Mit unserem attraktiven Verkehrsangebot leisten wir einen entscheidenden Beitrag für die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Wir wollen der wichtigste Mobilitätsdienstleister bleiben und im Jahr 2030 bis zu 47 Millionen Fahrgäste mit unseren Verkehrsmitteln befördern. So steht es in unserer Strategie 2030.

Unser Leitbild beschreibt, nach welchen Prinzipien und Werten wir arbeiten wollen, um unsere Unternehmensziele erreichen zu können. Die folgenden Leitsätze beschreiben unser Selbstverständnis und bieten den Mitarbeitenden Orientierung in der täglichen Arbeit:





## | MARKE UND QUALITÄT

Die RSAG ist der Mobilitätsdienstleister in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und sichert dauerhaft die verkehrliche Daseinsvorsorge.

Hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Freundlichkeit gegenüber unseren Kund\*innen und unserem Gesellschafter sowie innovative Lösungen und wirtschaftliches Handeln sind unser Anspruch.

## | WERTE

Unsere Ziele erreichen wir nur gemeinsam.

Wir handeln mit Respekt und Wertschätzung gegenüber Mensch und Umwelt.

Jeder Einzelne unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trägt zum Unternehmenserfolg bei.

## | MITARBEITENDE

Unser Unternehmen ist so gut wie seine Mitarbeitenden.

Wir fordern und fördern deren Engagement und Fähigkeiten.

Wir gestalten gemeinsam unsere Arbeitsbedingungen so, dass alle Mitarbeitenden motiviert und persönlich zufrieden sind.

Offenheit und Toleranz im täglichen Umgang miteinander sind uns wichtig.

## | FÜHRUNG

Führung vereint unsere Stärken zum gemeinsamen Erfolg.

In einer positiven und ergebnisorientierten Arbeitsatmosphäre führen wir nachvollziehbar und konsequent.

Wir benennen eindeutige Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen.

## | UMWELT UND ZUKUNFT

Nachhaltige Mobilität ist der Kern unserer Unternehmensausrichtung.

Wir leisten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.



NACHHALTIGKEIT 2023

## U MW E LT   U N D Ö K O L O G I E

Im Umweltmanagement arbeitet die RSAG nach den Kriterien des europäischen Gemeinschaftssystems für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS). Sparsamer Umgang mit den Energieressourcen, Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften des Umweltschutzes und Sensibilisierung der Mitarbeitenden für betriebsrelevante Umweltaspekte sind gelebte Grundsätze im Unternehmen. Mit dem

Ziel, das umweltgerechte Wirken der RSAG stetig zu verbessern und nach außen zu kommunizieren, hat die Unternehmensleitung im Jahr 2020 beschlossen, die jährliche Berichterstattung auf einen Nachhaltigkeitsreport umzustellen. Damit hat sich die RSAG schon vor dem Beschluss der Rostocker Bürgerschaft zur „Klimaneutralität 2035“ auf den Weg der nachhaltigen Dienstleistungserstellung begeben.



## I STRASSENBAHNERSATZBESCHAFFUNG

Neue Straßenbahnen vom Typ 8N3, Konzept „TINA“

Im Jahr 2020 haben wir mit der Planung für die bevorstehende Straßenbahnersatzbeschaffung begonnen. Im Juni 2022 konnten wir den Zuschlag für die Produktion von 28 neuen Straßenbahnen an den Auftragnehmer Stadler erteilen. Aufgrund eines Unfallschadens wurde optional ein weiteres Fahrzeug bestellt, sodass insgesamt 29 Bahnen nach Rostock geliefert werden. Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller wird sein innovatives und fahrgastfreundliches Fahrzeugkonzept „TINA – Total Integrierter Niederflur-Antrieb“ auch in Rostock umsetzen.

Herzstück der Neufahrzeuge sind die kompakten Drehgestelle. Dadurch sind die 32 Meter langen und 2,65 Meter breiten Bahnen vollständig stufenlos begehbar. Vier Drehgestelle je Bahn sorgen für eine hohe Laufruhe und schonen das Rad-Schiene-System. Der Innenraum der neuen Bahnen bietet Platz für bis zu 216 Fahrgäste, davon 75 mit Sitzplatz. Zudem überzeugen sie durch vier geräumige Mehrzweckbereiche. Der Fahrzeugtyp „TINA“ zeichnet sich durch umweltfreundliche Kriterien aus, zum Beispiel klimaneutrale Kältemittel in den Klimaanlage oder Nutzung der Bremsenergie zum Heizen. In jedem Neufahrzeug sind Fahrerassistenzsysteme (z.B. Brems- und Lichtassistent), Tempomat und ein Fahrgast-WLAN-System eingebaut.





2023 war das Jahr der Pflichtenheftphase. Stadler beschreibt in seinen Konzepten, wie unsere Kundenanforderungen bei der TINA realisiert werden können. So diente beispielsweise die Anlieferung eines Mock-Ups, also des Modells eines Fahrzeugkopfes, zur Abstimmung des kompletten Fahrerarbeitsplatzes mit der Abteilung Betrieb und Verkehr, der Technischen Aufsichtsbehörde

und der Berufsgenossenschaft. Zudem wurde das Innen- und Außendesign der Fahrzeuge abgestimmt. Wichtige Nachweiskonzepte und der Antrag auf Genehmigung der Inbetriebnahme wurden durch die Technische Aufsichtsbehörde bestätigt. Damit war der Weg frei für den Produktionsbeginn Anfang 2024 in Polen. Bei der Besichtigung vor Ort hinterließen die Werke in Polen einen sehr

positiven Eindruck: In Sroda werden der Rohbau und die Lackierung der Wagenkästen erfolgen. In Siedlce erfolgt die Endmontage der kompletten Bahnen, die ursprünglich in der Schweiz erfolgen sollte. Die erste neue Bahn soll Anfang 2025 in Rostock eintreffen. Nach erfolgreicher Abnahme und Inbetriebnahme wird sie voraussichtlich Ende 2025 in den Linienbetrieb gehen.





## SANIERUNG VON STRASSENBAHNEN DES TYP 6N1

Bereits 2022 wurde die Leipziger IFTEC GmbH & Co KG im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung mit der Sanierung von zehn Straßenbahnen des Typs 6N1 beauftragt. Die Bahnen stammen aus den Jahren 1994 bis 1996 und haben somit schon über 25 Jahre Dauereinsatz im Rostocker Liniennetz hinter sich. Die Fahrzeuge werden technisch auf den neuesten Stand gebracht und erhalten eine Überarbeitung des Fahrgastraums, um sie für weitere zehn Betriebsjahre fit zu machen. Besonders die Untergestelle und die Seitenwände bedürfen einer umfassenden Aufarbeitung. Umweltfreundliche Funktionen können bei der Sanierung nicht nachgerüstet

werden. Dies setzt eine Anpassung der Fahrzeugsteuerung voraus, die im vertraglich vereinbarten Support mit dem damaligen Lieferanten nicht enthalten war. Nach dem Start der Sanierung im Jahr 2022 mit der ersten Bahn als Prototyp wurde Mitte 2022 ein zweites Fahrzeug nach Leipzig versandt.

In 2023 hat die Leipziger IFTEC an beiden Fahrzeugen parallel gearbeitet. In dieser Zeit erfolgte die Rohbauabnahme für beide Fahrzeuge. Die Karosseriearbeiten konnten abgeschlossen werden, die Lackierung mit anschließendem Wiedereinbau der Verglasung wurde ebenfalls fertig. Zum Jahresende war der Innenausbau inklusive der Montage der elektrischen Ausrüstung des ersten Fahrzeugs an der Reihe. Schließlich konnten die Tests der

elektronischen Ausrüstungen im Stillstand und damit die statische Inbetriebnahme des ersten Prototyps erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Lieferung der beiden ersten sanierten Bahnen hat sich allerdings auf das erste Halbjahr 2024 verschoben. Die Gründe bei derart komplexen Großprojekten sind vielfältig: Engpässe bei der Lieferung von elektronischen Bauteilen, fehlendes Personal und teilweise neue Planungen, weil einzelne Bauteile nicht mehr verfügbar waren. Damit verschiebt sich auch der komplette Zeitplan aller übrigen zu sanierenden Fahrzeuge - die Sanierung der zehn alten Bahnen sollte eigentlich bis Ende 2024 abgeschlossen sein. Nun verschiebt sich das Projektende voraussichtlich auf Sommer 2025.



# Ressourcenverbrauch

## ELEKTROENERGIE

Im Jahr 2023 konnten wir insgesamt eine Einsparung beim Elektroenergieverbrauch erreichen, obwohl im Busbereich durch die Inbetriebnahme von fünf weiteren Elektrobussen der erwartete Anstieg eingetreten ist.

Mit der Antriebswende und der zunehmenden Verstromung des Busfuhrparks wird perspektivisch der Verbrauch an Elektroenergie steigen. Zum Jahresende 2023 gehörten fünf Standardbusse und zwei Gelenkbusse zum Elektrobuss-Fuhrpark der RSAG. Die Menge des verbrauchten Stroms für E-Busse wird sich im Jahr 2024 weiter erhöhen. Die nächste Lieferung von neuen Elektrobussen ist für 2025 geplant.

Im täglichen Fahrbetrieb konnte der Anstieg im Busbereich durch die Einsparung im Straßenbahnbereich kompensiert werden. Aufgrund von Personalengpässen und der andauernden Sperrung der Straßenbahnstrecke über den Goetheplatz war die Straßenbahnlinie 2 nur eingeschränkt im Einsatz. Deshalb wurden 2023 mit der Straßenbahn insgesamt rund 110.000 Kilometer weniger zurückgelegt als noch im Jahr 2022. Diese Reduzierung spiegelt sich auch im Verbrauch wider. So reduzierte sich der Strom für den elektrischen Fahrbetrieb um rund 508.000 kWh.

Sowohl auf dem Busbetriebshof in Schmarl als auch auf dem Betriebshof Hamburger Straße ist eine Zunahme beim

	2019	2020	2021	2022	2023
Fahrbetrieb gesamt	11.819.000	11.048.434	12.300.217	12.120.289	11.611.953
Straßenbahn	11.819.000	11.048.434	12.300.217	11.987.277	11.351.929
E-Busse	-	-	-	59.282	187.484
Fähre	-	-	-	73.730	72.540
Betriebshof Hamburger Str.	1.116.412	1.028.631	993.259	961.762	1.022.772
Busbetriebshof	391.320	369.134	411.838	374.719	416.403
Kleinabnehmer	292.803	295.277	292.305	292.945	300.109
Elektroenergie gesamt	13.619.535	12.741.476	13.997.619	13.749.715	13.351.236

■ Elektroenergieverbrauch in kWh

Betriebsstrom zu verzeichnen. Hauptursache sind die auf beiden Höfen andauernden Baumaßnahmen: zum einen die Umrüstung des Busbetriebshofs für die neuen Antriebstechniken, zum anderen die Dachsanierung der Straßenbahnhalle. Eine klare Abgrenzung vom Betriebsstrom zum Baustrom lässt sich so nicht darstellen.

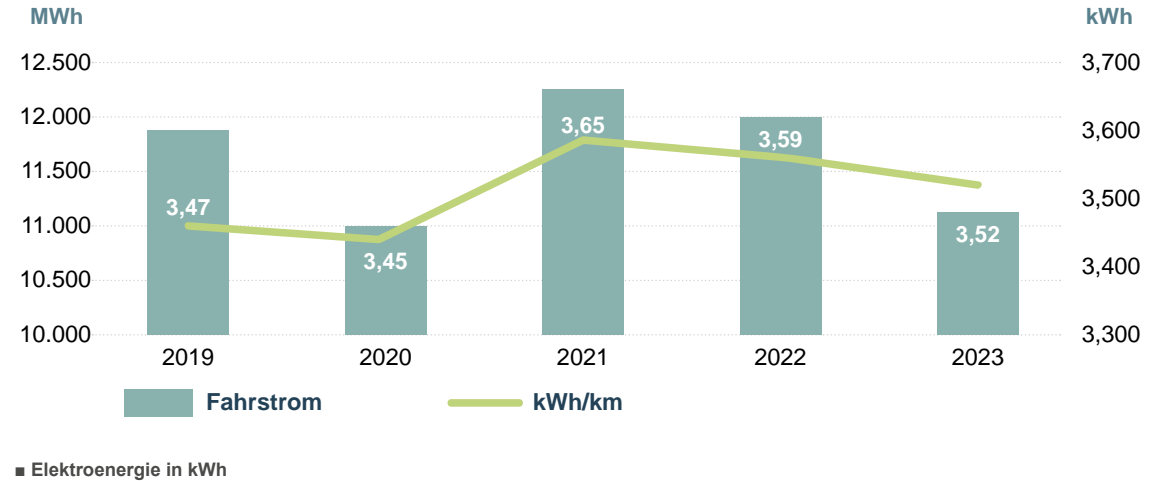
Trotz einer Zunahme der Stromverbräuche auf den Betriebshöfen sowie im Kleinabnehmerbereich (27 zusätzliche digitale Anzeigetafeln, zusätzliche Endstellen) konnte in der Gesamtheit im Jahr 2023 dennoch eine Einsparung von rund 398.500 kWh erreicht werden.



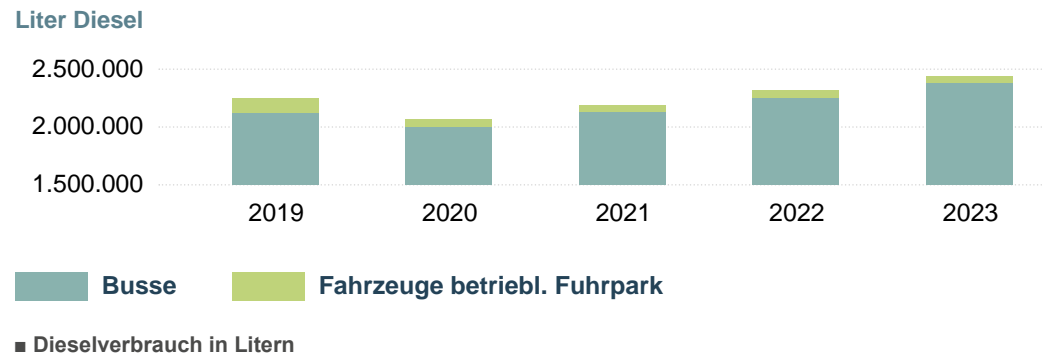
## KRAFTSTOFFE

Seit vielen Jahren arbeiten wir daran, die Treibhausgase unseres Fuhrparks weiter zu senken. Ein Großteil der betrieblichen Fahrzeuge sowie die Omnibusse nutzen noch konventionelle Antriebstechniken. In 2023 ist der Dieselverbrauch im Busbereich gestiegen. Die Gründe dafür liegen im größeren Leistungsangebot im Busbereich im Vergleich zu 2022 (+ 630.000 km) sowie im erhöhten Busbestand in 2023 (+15 Fahrzeuge). In den nächsten Jahren reduzieren wir schrittweise die Anzahl der Dieselflotten und stellen unsere gesamte Busflotte auf Biomethangas- und Elektroantrieb um (siehe auch Seite 14). Im Jahr 2023 haben wir zwei Dieselflotten ausgesondert.

## Energieverbrauch Fahrstrom Straßenbahn



## Entwicklung Kraftstoffverbrauch



## BIOMETHAN

Als dritte Antriebstechnologie nutzen wir im Busfuhrpark mit „Bio-CNG“ ein zertifiziertes Gas aus landwirtschaftlichen Abfällen. Im Jahr 2023 wurden erstmals zehn Biomethan-Niederflurbusse dem Fuhrpark zugeführt, sechs Standard- und vier Gelenkbusse.



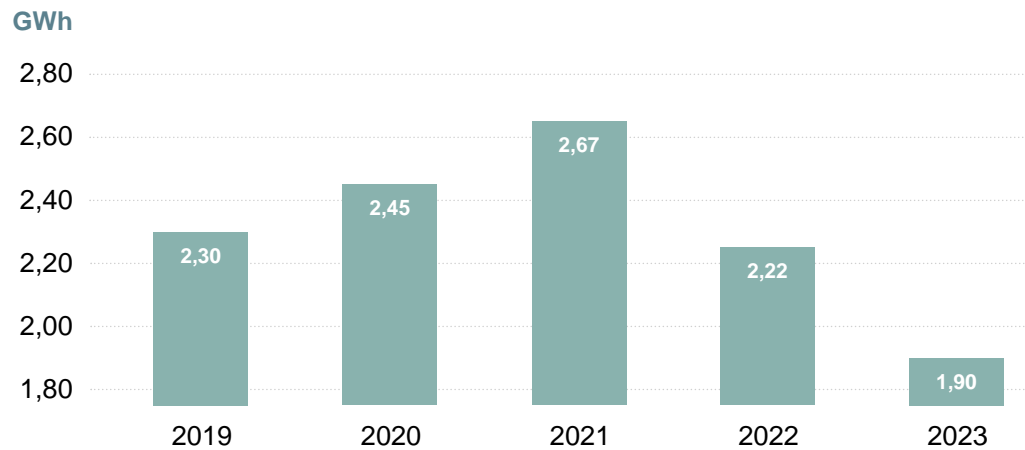
Gesamtverbrauch Biomethan: 112.914 kg  
Ø Verbrauch Biomethan: 35,557 kg/100 km

## WÄRME

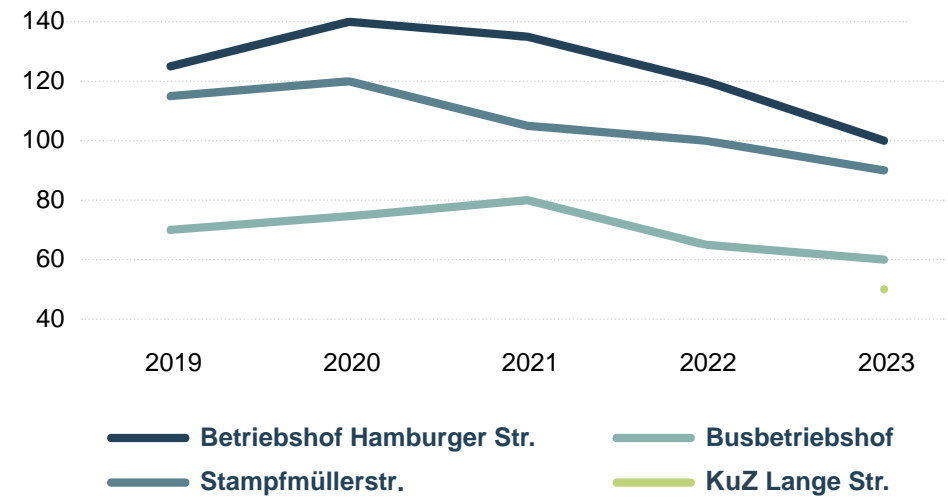
Die beiden Betriebshöfe sowie unsere Büros in der Stampfmüllerstraße werden mit Fernwärme versorgt. Im Bereich der Wärme konnten wir für das Jahr 2023 ein sehr gutes Ergebnis erzielen. Zum Vorjahr konnten knapp 19% an Wärmeenergie eingespart werden. Hier hilft uns die automatisierte Gebäudeleittechnik, durch die sich Wärmeströme kontrolliert steuern lassen. Die sogenannten Endstellengebäude und WC-Anlagen für das

Fahrpersonal werden überwiegend mit Strom beheizt. Die Abstellhalle in Rostock-Marienehe (depot12) wird mit Erdgas versorgt. Im September 2023 haben wir unser neues Kundenzentrum (KUZ) in der Langen Straße eröffnet. Diese Mieträume werden mit Fernwärme beheizt. Neben der Senkung der Verbräuche sehen wir in der thermische Gebäudesanierung Potenzial, den Wärmeverbrauch zu senken.

### Gesamtwärmebedarf



### Bereinigter Verbrauch kWh/m<sup>2</sup>



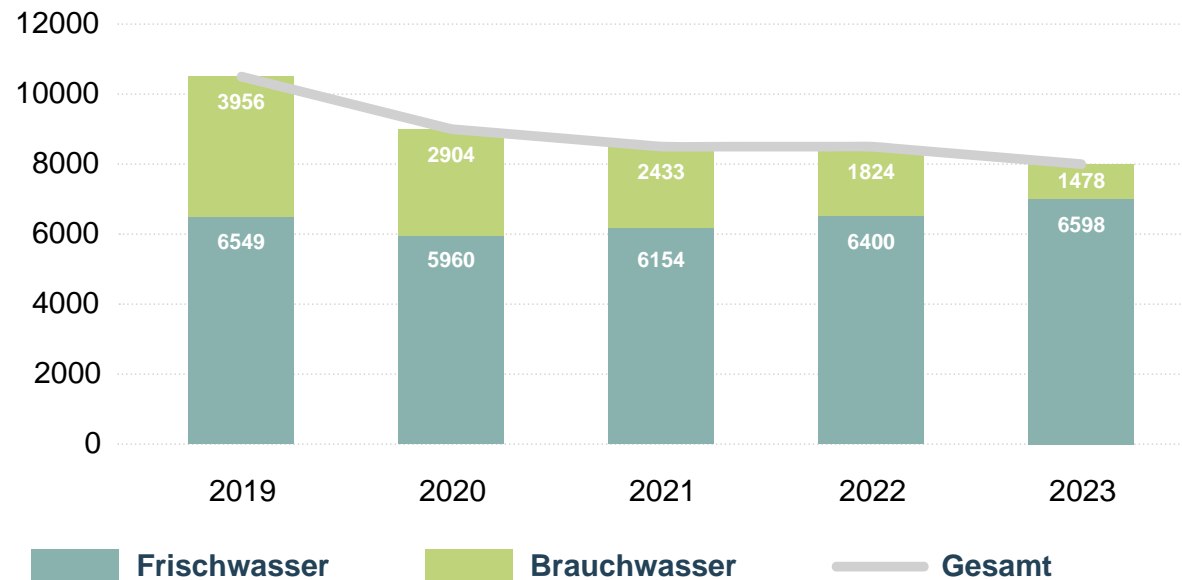




## WASSER UND ABWASSER

Unsere Anstrengungen für einen sparsamen Umgang mit der Ressource Wasser sind klar erkennbar. In 2023 konnten wir den Gesamtwasserverbrauch erneut reduzieren. Künftiges Ziel ist es, den Frischwasseranteil zu senken. Durch den Ausfall der Waschanlage auf dem Busbetriebs- hof fiel die Nutzung im Brauchwassersektor deutlich ge- ringer aus. Zukünftig soll das aufgefangene Regenwasser bzw. Brauchwasser wieder vollumfänglich genutzt werden – vorrangig in der Waschanlage für die Außenreinigung unserer Busse und Straßenbahnen. Mittels Wasserspa- rarmarturen an den Entnahmestellen minimieren wir den Anteil an Frischwasser, ohne dass die Mitarbeitenden eine merkliche Auswirkung spüren.

## Wasserverbrauch in m<sup>3</sup>



■ Übersicht Wasserverbrauch in Kubikmetern

# Emissionen und Luftschadstoffe

Anhand der ermittelten Verbräuche der einzelnen Energieträger lassen sich folgende direkte Emissionen für das Jahr 2023 darstellen:

ENERGIETRÄGER	VERBRAUCH	EMISSIONSFAKTOR	CO <sub>2</sub> e-EMISSIONEN	Δ CO <sub>2</sub> e zum Vorjahr
Strom	13.351.236 [kWh]	2,659 [g/kWh]	36 [t]	36 [t]
Diesel	2.320.612 [l]	342,36 [g/kWh]	794 [t]	1.242 [t]
Biomethan	1.654.962 [kWh]	33,96 [g/kWh]	56 [t]	55 [t]
Fernwärme	1.801.575 [kWh]	56,0 [g/kWh]	101 [t]	-184 [t]
Erdgas	20.173 [kWh]	338,76 [g/kWh]	7 [t]	-1 [t]
		Σ	994 [t]	1.147 [t]



Für das Bilanzjahr 2023 sind erstmalig Emissionsfaktoren inkl. Vorkette und Endenergieverbrauch aus einer einheitlichen Datenquelle zur Anwendung gekommen, die vom Umweltbundesamt in der „Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger“ zum Bilanzjahr 2022 veröffentlicht wurden. Auf Basis dieser werden zukünftig die Emissionsfaktoren zur Berechnung der Emissionsbilanz angepasst.

Damit wird die Energieträgerbilanz entlang der gesamten Wertschöpfungskette transparent veranschaulicht. Zum besseren Verständnis erläutern wir im Folgenden zu jedem Energieträger den Emissionsfaktor und stellen die Veränderung zum Vorjahr dar.

## I STROM

Von unserem lokalen Stromversorger, der Stadtwerke Rostock AG, beziehen wir den Strom bilanziell mit null Gramm Kohlendioxid je Kilowattstunde per Zertifikat. Der Nachweis bescheinigt den Strombezug aus Wasserkraftanlagen aus Norwegen. Für die Vorkette, Stromgewinnung aus Wasserkraft, weist das Umweltbundesamt einen Emissionsfaktor von 2,659 g/kWh aus. Dadurch ergibt sich eine Veränderung von 0 g/kWh auf 2,659 g/kWh.

Bei der Betrachtung der Gesamtbilanz hat die Berücksichtigung der Wertschöpfungskette im Strombereich nur

minimale Auswirkungen. Seit 2011 ist die Straßenbahn, die den größten Anteil bei der Beförderungsleistung erbringt, klimaschonend unterwegs.

Unsere Busflotte werden wir bis 2035 schrittweise auf saubere und emissionsarme Antriebe umstellen. Infolgedessen wird sich der Verbrauch an Elektroenergie erhöhen. Dagegen werden sich die Emissionen verringern. Darüber hinaus werden wir weitere Betriebsfahrzeuge auf klimafreundliche Antriebstechniken umstellen.

Vier vollelektrische Fahrzeuge gehören schon heute zu unserem Fuhrpark: ein Elektro-Smart und drei elektrische Transporter. Die Fahrleistung der betrieblichen Elektrofahrzeuge ist über die Jahre relativ konstant und bedingt eine Nichtfreisetzung an Kohlendioxid-Emissionen von mehr als zwei Tonnen pro Jahr.

## I DIESEL

Bis zum Bilanzjahr 2022 wurde mit einem unveränderten Emissionsfaktor von 2,95 kg CO<sub>2</sub>/l bilanziert. Mit der Berechnungsgrundlage des Umweltbundesamts können Kohlendioxid-Emissionen berücksichtigt werden. Für das Jahr 2023 ergibt sich somit, unter Berücksichtigung aller Emissionen, ein Mehrausstoß von rund 100 Tonnen Kohlendioxid-Emissionen.

Aufgrund des überwiegenden Einsatzes von Dieselmotoren stellt die Busflotte den größten Kohlendioxid-Emittenten dar. Unsere Busse erfüllen mit Euro VI und EEV die höchsten Anforderungen an den Abgasstandard. Fahrzeuge mit den neusten Dieselmotoren stoßen nur noch geringe Mengen an Luftschadstoffen aus. Der ausgestoßene Anteil krebserregender, ozonbildender und erbgutverändernder Stoffe liegt bei rund zwei Prozent.

In 2023 haben wir fünf Dieselmotoren als Reserve vorgehalten, um alle erforderlichen Einsatzfahrten abdecken zu können. Im Vergleich zum Vorjahr wurden rund 100.000 Liter Diesel mehr verbraucht. Durch den Mehrverbrauch und die Umstellung auf die neue Berechnungsmethode ergeben sich für diesen Bereich 1.200 Tonnen mehr Kohlendioxid-Emissionen. Die geplanten Angebotserweiterungen und Taktverdichtungen führen dazu, dass erst mit maximalem Busbestand und einem 1:1-Tausch von Diesel- zu klimafreundlichen Bussen eine Emissionsreduzierung erreicht werden kann.

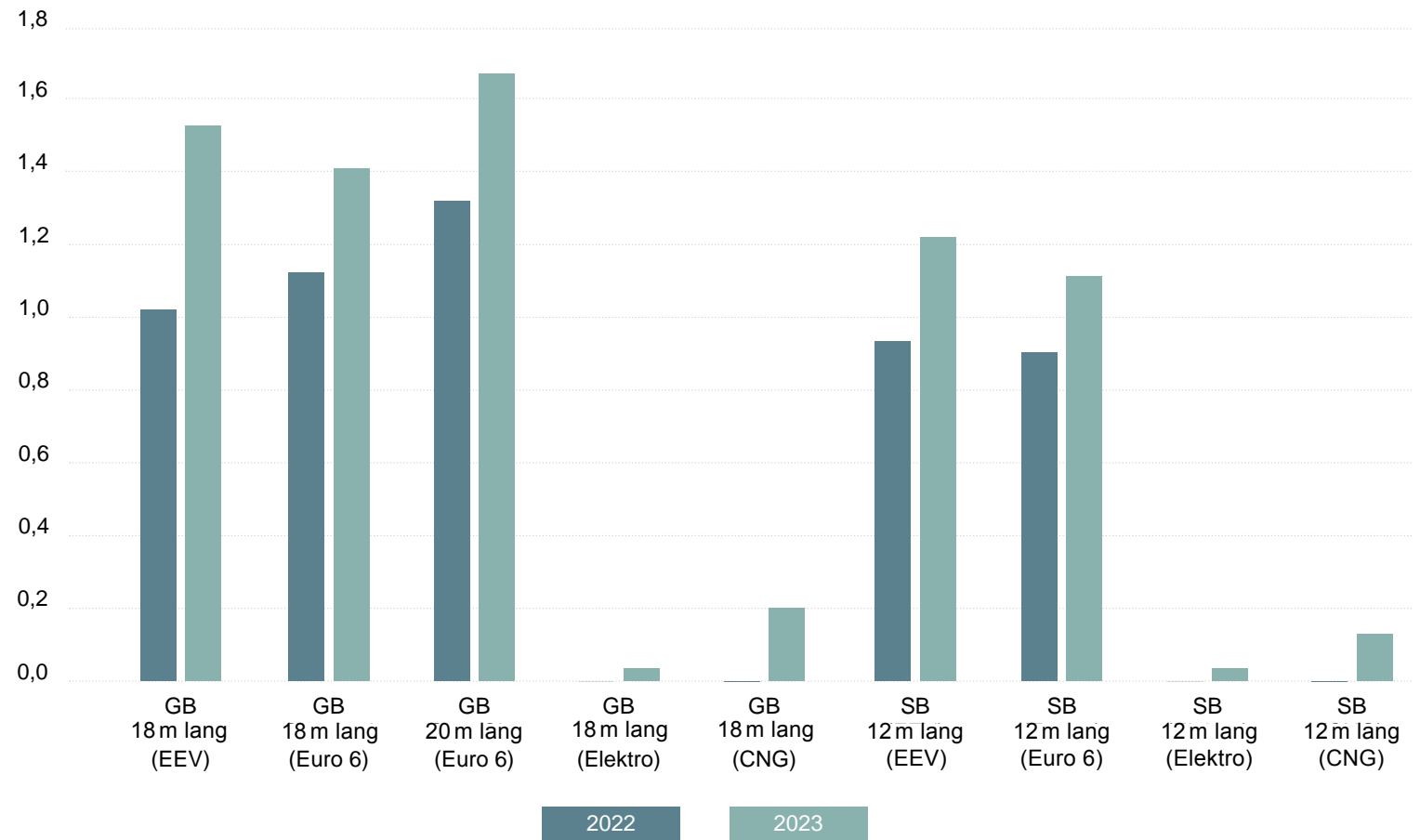
## BIOMETHAN

Die Stadtwerke Rostock AG bestätigen uns per Zertifikat den Verbrauch von Biomethan aus landwirtschaftlichen Abfällen. Der Emissionswert liegt inkl. Vorkette bei 33,96 g/kWh.

Durch den Einsatz von zehn neuen Biomethan-Bussen sind die Biomethan-Emissionen leicht gestiegen. Im Vergleich zum Diesel sind die Emissionen aber deutlich geringer als die von fossilem Diesel. Der Grund dafür ist, dass unser verwendetes Biomethan nicht fossilen Ursprungs ist, sondern aus biologischen Abfällen gewonnen wird.

Die Abbildung zeigt den geringeren Schadstoffausstoß von Standardbussen (SB, 12 m lang) im Vergleich zum Gelenkbus (GB, 18/20 m lang). Deutlich erkennbar sind die Emissionseinsparungen beim Einsatz von Biomethan (CNG).

## Vergleich Standard- und Gelenkbusse mit jeweiliger Antriebstechnologie



■ Abb. Schadstoffausstoß in kg CO2e/km



## ERDGAS

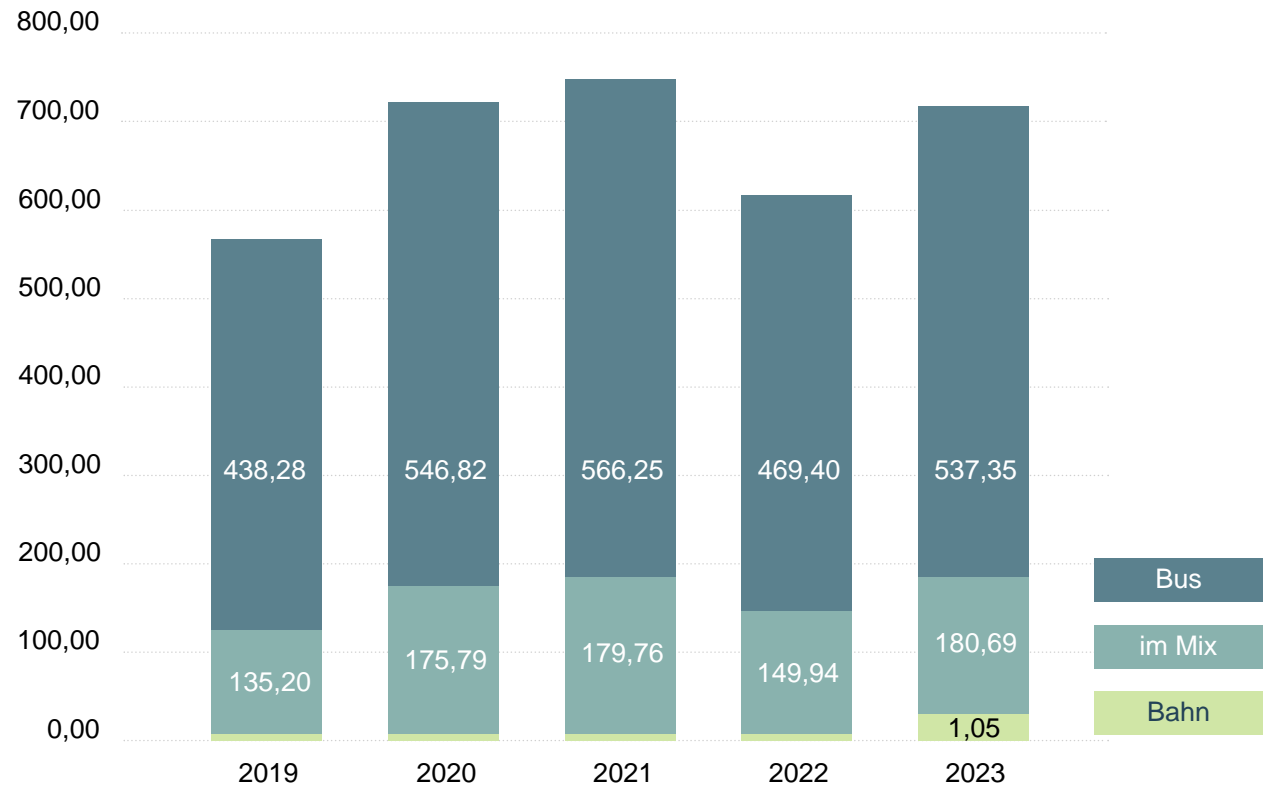
Für die Bilanzierung der Abstellhalle in Marienehe kann nicht auf den Emissionsfaktor von Biomethan zurückgegriffen werden. An dieser Stelle gibt es verschiedene vertragliche Grundlagen. Der Erdgasverbrauch wird laut Umweltbundesamt mit 338,76 g CO<sub>2</sub>e/kWh bilanziert.

Im Bereich der Gebäude bleibt ausschließlich die Abstellhalle in Marienehe, die mit Erdgas versorgt wird. Im technischen Fuhrpark wurde in 2023 ein Diesel-fahrzeug durch ein neues Erdgasfahrzeug ersetzt. Für Dienstwege und -reisen wird ebenfalls ein Fahrzeug mit Erdgasantrieb genutzt. Beim lokalen Energiever-sorger werden die Fahrzeuge mit 100 Prozent Bio-methan betankt.

## FERNWÄRME

Die Stadtwerke Rostock AG ist der lokale Fernwärmenetz-betreiber in Rostock. Mit der Inbetriebnahme der Power-to-Heat-Anlage erzeugen die Stadtwerke grüne Wärme für Rostock. So konnten die Kohlendioxid-Emissionen nach-weislich um 184 Tonnen reduziert werden.

Für 2023 konnten die Stadtwerke erstmals einen vermin-derten Emissionsfaktor an ihre Kunden weiterreichen. Die Einsparung von rund 422.000 Kilowattstunden bei der Heizenergie führt in gleichem Maße zu einer Reduzierung der Emissionen.



■ Abb. Durchschnittlicher Kohlendioxidwert (g CO<sub>2</sub>e) pro Fahrgast pro Jahr

## EMISSIONSKENNZAHLE DER RSAG

Der ökologische Vorteil des Systems ÖPNV ist bei der Zurechnung des ausgestoßenen Kohlendioxid-Emissionen je Fahrgast klar erkennbar. Rund 180 Gramm Kohlendioxid verursacht jeder Fahrgast im Jahr, wenn er mit Bus und Straßenbahn unterwegs ist. Für das Bilanzjahr 2023 sind für den Straßenbahnbereich die

Stromverbräuche der Bahnunterwerke berücksichtigt. Im Busbereich werden die Emissionen aus dem Dieserverbrauch, Biomethanverbrauch und Stromverbrauch auf die Fahrgäste der Linienbusse umgelegt. Die erhöhte Anzahl an Bussen hat hier einen wesentlichen Einfluss auf den durchschnittlichen Kohlendioxidwert je Fahrgast.

# Lärmemissionen

Zur Vermeidung und Verringerung unerwünschter Geräusche haben wir im Jahr 2023 verschiedene Instandsetzungsarbeiten im Gleisbereich durchgeführt. Für die Erneuerung der Busspur auf der Straßenbahntrasse am Steintor haben wir



## ERNEUERUNG GLEISANLAGE AM BRÄSIGPLATZ

In diesem Abschnitt haben wir bei der Erneuerung der Gleisstrasse 490 Standardschwellen, 360 Tonnen Gleisschotter und 588 Meter Schienen mit einer Schienenstegdämpfung verbaut. Zusätzlich wurde der Überweg Hawermannweg mit Asphalt erneuert. Für die Anwohner bedeutet das eine deutliche Lärmreduzierung.

auf rund 270 Quadratmetern die Gleiseindeckplatten ausgebaut und durch einen neuen Asphalt mit einer Trag- und Deckschicht ersetzt. Bei der Befahrung mit dem Bus fällt die Geräuschentwicklung nun deutlich geringer aus.



## ERNEUERUNG BAHNÜBERFAHRT MAX-EYTH-STRASSE

Bei dieser Überfahrt haben wir die alten Gleiseindeckplatten, den alten Schotter und die in die Jahre gekommenen Holzschwellen ausgebaut und diese durch leistungsfähige Betonschwellen, neuen Gleisschotter und schallabsorbierenden Asphalt ersetzt.



## ERNEUERUNG BAHNÜBERFAHRT SCHWERINER STRASSE

Auch diese kombinierte Straßenüberführung wurde erneuert und mit neuen Betonschwellen sowie einer geräuschdämmenden Asphaltenschicht versehen.





## ERNEUERUNG BAHNÜBERFAHRT WERFTDREIECK

In diesem Bereich kreuzt die Straßenbahn Rostocks Hauptverkehrsachse, die Landstraße 22. Auf diesem stark befahrenen Abschnitt war aufgrund einer Gleisabsackung die Erneuerung der Gleise und Gleiseindeckung auf einer Länge von rund 200 Metern notwendig.

## ERNEUERUNG VON BETRIEBSHOFWEICHEN

Weichen haben bewegliche Bestandteile, damit die Bahnen in die gewünschte Richtung fahren können. Zungenvorrichtungen von Weichen sind dabei besonders hohen Beanspruchungen ausgesetzt. Auf dem Betriebshof in der Hamburger Straße haben wir diese Zungenvorrichtungen und Stellantriebe von vier Weichen erneuert und mit einer Gleiseindeckung aus Pflaster versehen.

## SCHIENENSCHLEIFEN IM STRASSENBAHNNETZ

Im vergangenen Jahr kam im gesamten Gleisnetz eine spezielle Schienenschleifmaschine der Firma Vossloh zum Einsatz. Auf einer Gesamtlänge von rund 1.170 Kilometern haben wir so alle Streckenabschnitte und Überfahrten einer vorausschauenden Instandhaltung unterzogen. Das Schleifen sorgt für mehr Laufruhe und damit für eine Minimierung der Geräuschemission im Bereich der Schienen.

## SCHWEISS- UND SCHLEIFTECHNISCHE INSTANDHALTUNG

Zur Verminderung der Geräusche haben wir bei den Gleisbögen Rennbahnallee, Vogelsang und Kröpeliner Tor



die Fahrkante aufgeschweißt und geschliffen. Zudem konnten wir 37 Weichen reparieren und durch die Reprofilierung des Schienenkopfes in der Wendeschleife Kurt-Schumacher-Ring die Lärmbelastigung für Anwohner\*innen reduzieren.

## SONSTIGE INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Durch unsere eigenen Kollegen haben wir mit rund 500 Rippenplatten und etwa 5000 Isolierkragenbuchsen wichtiges Befestigungsmaterial im Gleisbereich gewechselt. Durch die Erneuerung der Unterschwellung von sieben Weichen im Rostocker Nordosten konnten wir weitere Störungen in der Laufruhe beseitigen.



# Abfallaufkommen

Das jährliche Müllaufkommen unterliegt großen Schwankungen. Das hängt überwiegend mit der Entsorgung von Gleisschotter zusammen. Gleisschotter dient als Teil des Gleisbettes zur Stabilisierung der Gleisanlagen. Da der Gleisschotter sich durch die tägliche Belastung im Schienen-

verkehr abnutzt, muss er regelmäßig ausgetauscht werden. Insgesamt wird jede Abfallart separat erfasst und entsorgt: Hier sprechen wir beispielsweise von Lackabfällen, Verpackungen, Asphalt, Schlämmen, Grünschnitt, Schrott, Textilien usw.

	2020	2021	2022	2023
Abfall	369	614	565	660
gefährl. Abfall	698	1.267	84	115
Σ	1.067	1.881	649	775

■ Darstellung des Abfallaufkommens in Tonnen

## ABFALLTRENNUNG

Mit dem Ziel, nicht nur den Papiermüll einer getrennten Verwertung zuführen zu können, nutzen wir ein Trennungssystem für wiederverwertbare Abfälle. Der täglich anfallende Müll wird nach Verpackungen, Bioabfall und Restmüll getrennt gesammelt. Dazu haben wir zuerst im Verwaltungsgebäude, später in weiteren Betriebsgebäuden, den Werkstätten und Endstellen Sammelbehälter mit farbig gekennzeichneten Deckeln aufgestellt.







# Nachhaltige Beschaffung

Bei der Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen sehen wir uns als wichtigen Akteur für die nachhaltige Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Wir orientieren uns am städtischen Beschaffungsleitbild und setzen uns für einen verantwortungsvollen und ressourcenschonenden Einkauf ein. Produktlebenszyklen, Energieeffizienz oder Qualitätsmanagement-System sind u. a. Entscheidungskriterien in der Vergabepaxis. Auch müssen Bieter die Einhaltung der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) bestätigen.

Mit technischen Innovationen wollen wir dem Nachhaltigkeitsgedanken stärker gerecht werden. Als öffentlicher Auftraggeber sind wir verpflichtet, Beschaffungen vergaberechtskonform und unter Beachtung aller gesetzlichen Regelungen durchzuführen.

Unsere Beschaffungsvorgänge sind intern verbindlich geregelt und in einer Prozessbeschreibung dokumentiert. Dabei nutzen wir den Gestaltungsspielraum für die Berücksichtigung sozialer und ökologischer Kriterien bei der Vergabe öffentlicher Aufträge. Für das Jahr 2023 konnten wir Dieselkontrakte abschließen oder für bestimmte Monate Diesel zu guten Konditionen einkaufen. Trotz der stark gestiegenen Energiepreise konnten wir mit unserem lokalen Energielieferanten entsprechende Verträge zur Stromlieferung treffen.

## I FAHRZEUGFLOTTE

Im Bereich der Fahrzeuge möchten wir auch mit unserer Busflotte bis 2034 klimaneutral unterwegs sein. Bei der Umstellung auf Biomethan- und Elektrobusse sind wir in den letzten Jahren Schritt für Schritt gut vorangekommen. In 2023 lag der Fokus auf infrastrukturellen Vorarbeiten, u. a. im Bereich der Ladeinfrastruktur und Biomethan-Betankung. Das aktuelle Durchschnittsalter der Busse liegt bei 7,0 Jahren. Unsere klimafreundliche Busflotte wird über die nächsten Jahre weiter wachsen. Mit der neu errichteten Ladeinfrastruktur und Biomethan-Tankstelle haben wir wichtige Voraussetzungen geschaffen, um die älteren Dieselfahrzeuge planmäßig durch Busse mit alternativen Antrieben zu ersetzen.

Bei den Straßenbahnen liegt das aktuelle Durchschnittsalter bei 23,9 Jahren (Vorjahr 22,8 Jahre). Die 38 Niederflurstraßenbahnen der ersten Generation (Durchschnittsalter 28,8 Jahre) sind in den Jahren 1994 bis 1996 in Betrieb gegangen und haben somit im Durchschnitt schon rund 1,7 Mio. Fahrplankilometer hinter sich. Zehn dieser Bahnen befinden sich gerade in der Sanierung, um sie bis 2025 für weitere zehn Betriebsjahre fit zu machen. Die Straßenbahnen werden auch weiterhin mit CO<sub>2</sub>-freiem Fahrstrom aus erneuerbarer Energie betrieben, so steht es in unserem Zertifikat von den Stadtwerken Rostock.

## I LIEFERKETTENGESETZ

Zum 1. Januar 2023 trat das neue Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz in Kraft. Damit hat der Gesetzgeber die unternehmerische Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten in globalen Lieferketten verankert. So sind Hersteller verpflichtet, für ihr produziertes oder vermarktetes Material bzw. Produkt einen Herkunftsnachweis zur Verfügung zu stellen. Hier ist also Transparenz gefragt: In der RSAG betreiben wir ein eigenes Lieferantenmanagementsystem. Mit diesem überwachen wir die Vollständigkeit und Liefertreue, also die gelieferte Menge sowie die Pünktlichkeit der Lieferungen.

Im Jahr 2023 betrug das Einkaufsvolumen rund 15,96 Mio. Euro, fast 10.500 Lieferungen erreichten die RSAG. Rund 98 Prozent der Lieferungen waren dabei ohne Mengenabweichungen und nur knapp vier Prozent kamen verspätet an. Lange Beschaffungszeiten sind allerdings der Standard, die Verfügbarkeiten einzelnen Produktgruppen bleiben eingeschränkt.



## WIRTSCHAFT UND FINANZEN

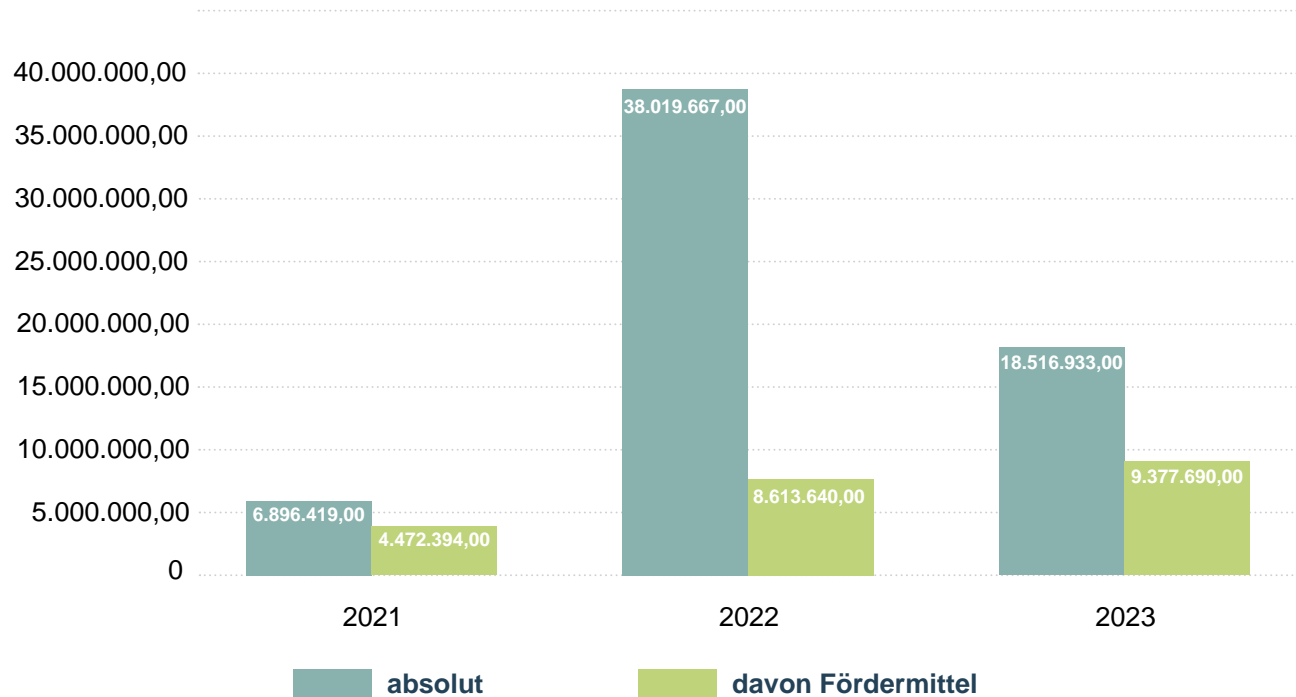
Die Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV ist strukturell ein verlustbringendes Geschäft und bedarf zur Kostendeckung der Bezuschussung durch den sogenannten Aufgabenträger. Unser Kerngeschäft finanzieren wir vorrangig durch Fahrgelderträge, Fördermittel des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes sowie durch Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt.

Zu den externen Faktoren, die wesentlichen Einfluss auf unsere Geschäftstätigkeit nehmen, zählen die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung sowie die demografischen Veränderungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und im Umland. Mehr Einwohner bedingen mehr Fahrgäste und wirken sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung unseres Unternehmens aus.



# Investitionsvolumen der RSAG

## Investitionsvolumen der RSAG in Euro



### I FÖRDERMITTELMANAGEMENT

In den vergangenen Jahren ist es uns gelungen, eine Reihe an Fördermitteln einzuwerben – unter anderem für Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV, des Klimaschutzes und der Barrierefreiheit. Seit 2019 kümmert sich unser zentrales Fördermittelmanagement darum, zusätzliche Finanzierungsquellen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene ausschöpfen zu können. Im Jahr 2023 konnten 9,38 Mio. Euro an Fördermitteln für folgende Projekte abgerufen werden:

- Verbundprojekt MIRROR (vor allem Busse und Fahrscheinautomaten)
- Alternative Antriebe (Elektro- und Biomethanbusförderung)
- GVFG (Straßenbahninfrastruktur)
- FAG (Straßenbahninfrastruktur und Busse)
- EFRE (Privat- und Firmenkundenportal)
- InvestDigiÖPNVRL (Deutschland-Ticket)

Unsere Mitarbeitenden im Einkaufsbereich haben 2023 insgesamt 44 Vergabeverfahren durchgeführt, wovon sechs Verfahren oberhalb des Schwellenwertes im Rahmen eines EU-Verfahrens ausgeschrieben wurden. Zu den EU-Verfahren zählen folgende Projekte: E-Busse, Bahnunterwerk Warnowallee, Gleisreinigungsfahrzeug, Turmwagen, Radreifen Konsignationslager und die Beschaffung der Weichen 2025/2026.

# Verkehrsdaten

	BUS	TRAM	GESAMT
2019	12.814.781	28.728.709*	41.543.490
2020	9.747.532	20.572.650	30.320.182
2021	9.663.548	20.777.701	30.441.248
2022	12.458.252	26.544.431	39.002.683
2023	14.498.314	28.785.462	43.283.776

■ Fahrgäste (\* inkl. Sonderlinie E)

## I ANZAHL BEFÖRDERTER PERSONEN

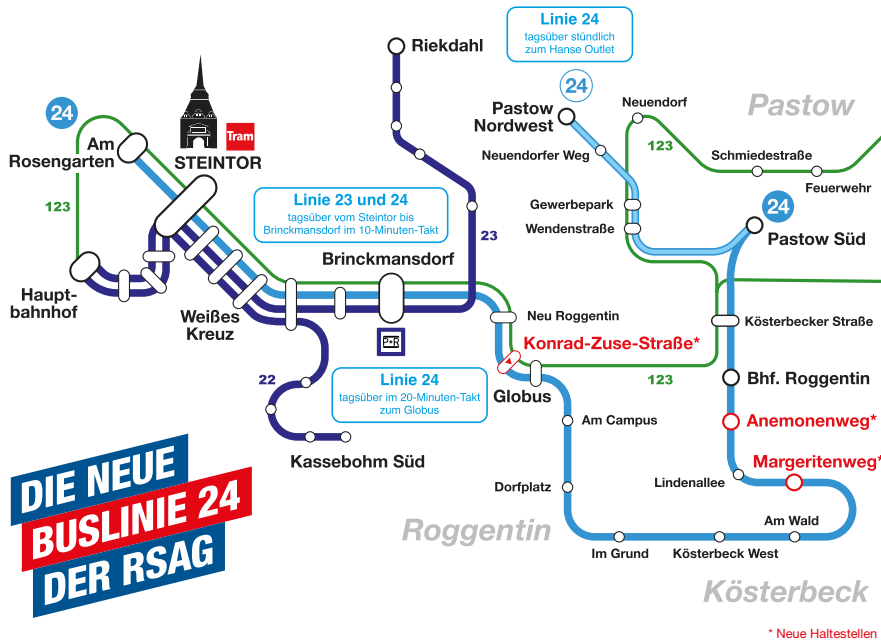
Die Coronafolgen sind überwunden: Nach dem Fahrgasteinbruch in der Coronazeit konnten wir in unseren Bussen und Bahnen neue Spitzenwerte bei den Fahrgastzahlen erzielen. Mit über 43 Mio. beförderten Fahrgästen im Jahr 2023 haben wir den bisherigen Bestwert von 2019 um fünf Prozent überschritten. In so kurzer Zeit gelang das nur wenigen Verkehrsbetrieben, das spricht für die gute Qualität und das Angebot der RSAG. Natürlich hat die Einführung des Deutschland-Tickets ebenfalls auf die steigenden Fahrgastzahlen eingezahlt.

# Angebotserweiterung

## VERLÄNGERUNG LINIE 37 VON DIEDRICHSHAGEN ZUR MECKLENBURGER ALLEE

Zum Schuljahresbeginn 2023 erfolgte die Verlängerung der Buslinie 37 von der bisherigen Endhaltestelle Diedrichshagen über das neue Wohngebiet „Auf dem Kalverrad“ bis zur Mecklenburger Allee in Lichtenhagen. Die Linie 37 ist wie gewohnt weiterhin täglich im 30-Minuten-Takt unterwegs. Die Fahrzeiten im ÖPNV von Diedrichshagen in die nordwestlichen Rostocker Stadtteile verkürzen sich mit der neuen Streckenführung um bis zu 20 Minuten.





## I EINFÜHRUNG LINIE 24 IM UMLAND

Im Zuge des Förderprogramms MIRROR ging nach mehr als einem Jahr Vorbereitungszeit mit Beginn des neuen Schuljahres Ende August 2023 die neue Buslinie 24 an den Start. Seit 2016 sind wir nicht mehr in den Landkreis Rostock gefahren, nun fährt die neue Linie 24 ausgehend von der Rostocker Innenstadt über Brinckmansdorf in die östlichen Umlandgemeinden Neu Roggentin, Roggentin, Kösterbeck und Pastow und bietet im Stadt-Umland-Verkehr eine ganz neue ÖPNV-Qualität. Die Busse fahren in der Woche tagsüber im 20-Minuten-

Takt, in den Abendstunden bis circa 21 Uhr im 30-Minuten-Takt und an Wochenenden sowie spät abends bis circa 24 Uhr stündlich. Etwa 4.000 Einwohner im Umlandbereich sowie die großen Einkaufszentren Globus und das Hanse-Outlet-Center sowie zahlreiche Gewerbebetriebe wurden durch die Linie 24 deutlich besser als bisher an den ÖPNV angebunden. Auf Rostocker Stadtgebiet zwischen Steintor und Brinckmansdorf besteht durch Überlagerung der Angebote der Linien 23 und 24 tagsüber neu ein 10-Minuten-Takt. Begleitend dazu wurde abends und am Wochenende auf den Linien 22 und 23 das Angebot verbessert.

## I NEUES KUNDENZENTRUM LANGE STRASSE

Mit folgender Zielsetzung ging es an die Planungen zum neuen Kundenzentrum: papierloses Arbeiten, neue Beratungsqualität durch Kundenberater\*innen, moderne und effektive Abläufe, neue digitale Servicemöglichkeiten für unsere Kundinnen und Kunden.

Hell, modern und barrierefrei, dazu in zentraler Lage und mit der Straßenbahnhaltestelle direkt vor der Tür: So eröffnete am 19. September 2023 unser neues Kundenzentrum in der Langen Straße 28. Auf rund 130 Quadratmetern stehen den Kundinnen und Kunden nun ein großzügiger Empfangs- und Wartebereich sowie vier weitere Beratungsplätze zur Verfügung, die alle barrierefrei zugänglich sind.

Zu den Serviceleistungen unseres Kundenzentrums gehören u. a. die Beratung zum Deutschland-Ticket und zu weiteren Abonnement-Produkten des Verkehrsverbundes Warnow. Mit modernster Beratungs- und Verkaufstechnik ausgestattet, präsentieren wir unseren Kundinnen und Kunden ein zentrales, digitales und modernes Kundenzentrum mit erweiterten Öffnungszeiten. Ein Großflächenmonitor übernimmt anstelle von Plakaten im Schaufensterbereich die Bewerbung von beispielsweise Tarifprodukten und weiteren ÖPNV-Themen. Die Kolleginnen und Kollegen vom RSAG-Kundenservice freuen sich über ergonomische Arbeitsplätze mit modernster Technik.





# Kundenzufriedenheit und Marktforschung

Als Mobilitätsdienstleister verstehen wir Kundenzufriedenheit als einen wesentlichen Schlüssel zum Unternehmenserfolg. Regelmäßige Befragungen liefern uns nicht nur Hinweise auf das subjektive Dienstleistungsempfinden unserer Fahrgäste, sondern zeigen uns auch Schwachstellen und Ansatzpunkte in der Verbesserung der Dienstleistungsqualität auf.

Seit 2021 nehmen wir am ÖPNV-Kundenbarometer teil: Das ist ein Branchenvergleich für Nahverkehrsunternehmen. Damit verbundenes Ziel ist, die Kundenzufriedenheit in unser Qualitätsmanagement aufzunehmen und darauf aufbauend Angebote und Service langfristig weiterentwickeln zu können. Das ÖPNV-Kundenbarometer ist eines der wichtigsten Instrumente zur Messung der Kundenzufriedenheit im ÖPNV und wird seit 25 Jahren vom Marktforschungsinstitut Kantar durchgeführt.





ÖPNV-Kundenbarometer 2023

**Urkunde**

1. Platz



an die **Rostocker Straßenbahn AG**  
in der Kategorie

„Freundlichkeit des Fahrpersonals“

Das ÖPNV-Kundenbarometer 2023 wurde als Beteiligungsstudie von Kantar durchgeführt und ermittelt die Qualitätswahrnehmung der Fahrgäste von insgesamt 36 Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Christian Jödden  
Director  
Kantar

Anselm Speich  
Senior Consultant  
Kantar

**KANTAR**



ÖPNV-Kundenbarometer 2023

**Urkunde**

2. Platz



an die **Rostocker Straßenbahn AG**  
in der Kategorie

„Globalzufriedenheit ÖPNV“

Das ÖPNV-Kundenbarometer 2023 wurde als Beteiligungsstudie von Kantar durchgeführt und ermittelt die Qualitätswahrnehmung der Fahrgäste von insgesamt 36 Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Christian Jödden  
Director  
Kantar

Anselm Speich  
Senior Consultant  
Kantar

**KANTAR**

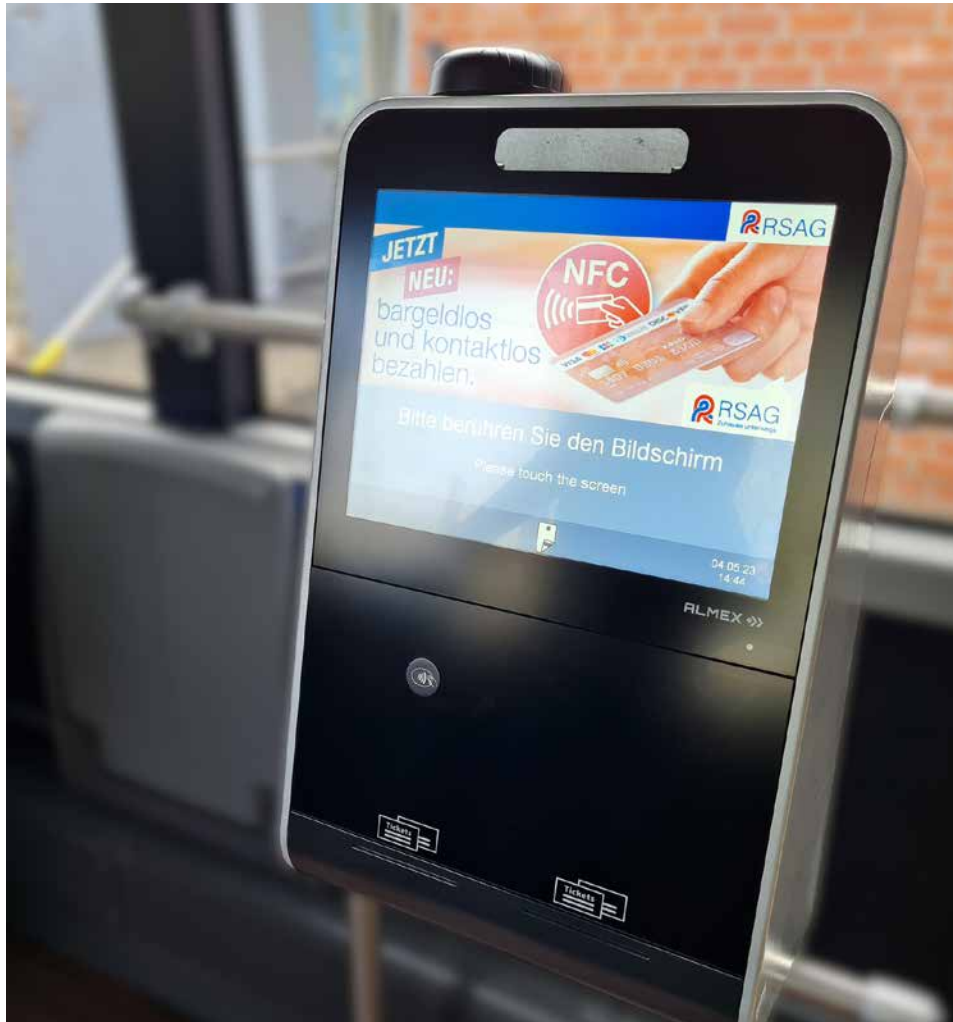
2023 beteiligten sich insgesamt 42 Verkehrsunternehmen und -verbände aus ganz Deutschland und ein Verkehrsunternehmen aus Österreich an der repräsentativen Befragung. Die Fahrgäste wurden nach ihrem Nutzungsverhalten und ihrer Zufriedenheit mit insgesamt rund 40 Leistungsmerkmalen aus den Kategorien Angebot, Tarif, Sicherheit, Verkehrsmittel, Haltestellen und Kundenbeziehung befragt.

Das Ergebnis der Befragung beinhaltet ein Benchmarking im Vergleich zu den teilnehmenden Unternehmen und zum Bundesdurchschnitt. Für ÖPNV-Betriebe zeigt es ein gutes Bild, in welchen Leistungsmerkmalen es gut läuft oder wo noch Potenzial zur Verbesserung besteht.

In 2023 gab es wieder Bestnoten für Rostocks ÖPNV: Besonders in Bezug auf das verkehrliche Angebot, den Vertrieb und die Fahrgastinformation konnten wir punkten. Hinzu kommt Platz 1 bei der Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal.

Bei der Globalzufriedenheit geht der Spitzenplatz dieses Jahr nach Innsbruck. Die RSAG landete auf dem zweiten Platz, gefolgt von Tübingen, Paderborn, Dresden und Hannover. Deutschlandweit behaupten wir damit unsere Top-Platzierung, die wir bereits im letzten Jahr zusammen mit den Dresdener Verkehrsbetrieben erzielen konnten. Unsere Gesamtbewertung hat sich dabei von 2,29 in 2022 auf 2,20 in 2023 verbessert. Das ist eine großartige Wertschätzung für die tägliche Arbeit aller RSAG-Mitarbeitenden.

## Neue mobile und bargeldlose Fahrausweisautomaten



Im Rahmen des Förderprojektes MIRROR starteten wir im Mai 2023 mit der Umrüstung unserer Fahrausweisautomaten für Fahrzeuge und Haltestellen. Die Automaten werden mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie durch das Land Mecklenburg-Vorpommern mitfinanziert. Den Anfang machten die Busse, danach erfolgt der weitere sukzessive Austausch in unseren Straßenbahnen sowie der Einbau eines Automaten auf der Fähre Gehlsdorf. Speziell kurzentschlossene Fahrgäste können künftig schneller und einfacher ihr Ticket in unseren Fahrzeugen mit Bankkarte, Kreditkarte oder Smartphone mit Bezahl-App kontaktlos bezahlen.

Die neuen Ticketautomaten überzeugen mit einem großen, kundenfreundlichen Farbdisplay. Mit der Einzelfahrkarte, Einzelfahrkarte ermäßigt, Tageskarte, Kurzstrecke und Fahrradkarte sind die am häufigsten in Fahrzeugen gekauften Tickets abgebildet. Dank des schlanken Sortiments ist der Ticketkauf schnell und einfach. Von der Auswahl des Tickets bis zur Herausgabe dauert es nur zehn Sekunden. Durch die bargeldlose und kontaktlose Zahlung sind die neuen Automaten deutlich zuverlässiger. Die meisten Störungen entstehen aktuell durch die Bargeldzahlung und hier insbesondere durch Münzen, die sich in Automaten verkeilen. Ein weiterer Vorteil: Es müssen keine Geldkassetten mehr gewechselt werden. Durch den Einsatz eines redundanten Drucksystems sind sie zudem noch ausfallsicherer.



# Fahrgastsicherheit

Die Sicherheit unserer Fahrgäste sowohl in den Fahrzeugen als auch an Haltestellen ist uns besonders wichtig. Mittels Kundenbefragungen, Auswertungen der Kundenanliegen und Ereignisprotokollen verfolgen wir den Grad zwischen objektiver Sicherheit und dem subjektiven Sicherheitsempfinden. Mit Maßnahmen wie dem Einsatz von Videokameras in den Fahrzeugen, beleuchteten Haltestellen, dem Halten auf Wunsch zwischen zwei Haltestellen und Deeskalationstrainings für unsere Fahrerinnen und Fahrer wollen wir den Sicherheitsansprüchen unserer Fahrgäste gerecht werden. Darüber hinaus haben wir alle Außendienstfahrzeuge der Leitstelle mit mobilen Defibrillatoren ausgestattet.

## I BARRIEREFREIER ÖPNV

Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV gehört zu den Grundvoraussetzungen der sozialen Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Menschen. Dabei setzen wir auf das Prinzip „Design für Alle“, bei dem alle Fahrgäste von der Barrierefreiheit profitieren.

Seit 1990 haben wir in Rostock konsequent am Ausbau eines barrierefreien Nahverkehrs gearbeitet. Inzwischen sind niederflurige Straßenbahnwagen und Busse Standard. Sämtliche Straßenbahnhaltestellen sind so ausgebaut, dass ein nahezu stufenloser Ein- und Ausstieg möglich ist. Rund 70 Prozent aller Bushaltestellen sind heute schon barrierefrei. Bis zum vollständigen Ausbau kompensieren wir dieses

Defizit in den Bussen durch die Absenkfunktion – sogenanntes Kneeling – und das Ausklappen von Rampen.

Weiterhin haben wir für sehbehinderte Menschen in allen Fahrzeugen Außensprechanlagen integriert, die bei Einfahrt des Fahrzeuges in die Haltestelle den wartenden Fahrgästen die Liniennummer und das Fahrtziel ansagen.

Darüber hinaus arbeiten wir eng mit der Behindertenbeauftragten sowie dem Behindertenbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zusammen.





NACHHALTIGKEIT 2023

## **SOZIALE ASPEKTE UND GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG**



# Personalzahlen

Die RSAG wächst. Mit den geplanten Angebotserweiterungen und zunehmenden Großbaustellen in den kommenden Jahren steigt der Bedarf an Mitarbeitenden in allen Bereichen. Im Fahrdienst ist die Zahl der Mitarbeitenden mit aktuell über 500 Kolleginnen und Kollegen besonders hoch. Insgesamt gestaltet sich die Suche nach qualifiziertem Personal zeit- und kostenaufwendiger. Wir betreiben ein aktives Personalmarketing und sind bestrebt, qualifizierte Mitarbeitende zu finden, sie beruflich weiterzubilden und langfristig zu binden. Und das unabhängig von Geschlecht, Alter oder Herkunft.



	2019	2020	2021	2022	2023
Beschäftigte	735	740	733	787	823
darunter Fahr- und Betriebsdienst Bus und Straßenbahn	423	432	420	468	506
darunter Personal RB11 / RB12	66	60	70	72	66

■ Personal zum Ende des Jahres



## AUSBILDUNGSOFFENSIVE FÜR NEUES FAHRPERSONAL

Der Fachkräftemangel macht vor der ÖPNV-Branche ebenso wenig halt wie die soziodemografischen Herausforderungen in der Mitarbeitendenstruktur. Deutschlandweit werden bis 2030 jährlich circa 4.000 bis 6.000 Mitarbeitende im Fahrdienst in den Ruhestand wechseln. Alle Verkehrsunternehmen suchen neue Fahrerinnen und Fahrer, doch der Markt ist leergefegt.

Auch wir müssen uns auf diese veränderten Rahmenbedingungen einstellen: Quereinsteiger\*innen als Bus- und Straßenbahnfahrer\*in akquirieren und selbst ausbilden steht nun an erster Stelle. Mit ganz gezielten Maßnahmen haben wir die Zahl der Mitarbeitenden im Fahrdienst im Laufes des vergangenen Jahres auf die notwendige Anzahl gesteigert. So haben wir beispielsweise unsere Kapazitäten für die interne Fahrschule noch einmal verstärkt. Dazu wurden zusätzlich zwei Fahrlehrer Straßenbahn und ein Fahrtrainer Bus ausgebildet sowie zwei Fahrschullehrer Bus neu eingestellt. Darüber hinaus kooperieren wir auch mit externen Fahrschulen zur Ausbildung weiterer Busfahrer\*innen.

Um eine ausreichende Bewerberzahl insbesondere im Busbereich zu erzielen, haben wir mit Unterstützung einer lokalen Agentur eine umfangreiche Recruiting-Kampagne gestartet. Hier möchten wir die Potentiale der Arbeitgebermarke RSAG besser ausschöpfen und unser Image nach außen stärken.







Ritter  
SPORT

QUADRATISCH. T...  
#entdeckedasgü

FAHRSCHULE

Restocker Straßenbahn AG

669

VVW



### FRAUENQUOTE BEI DER RSAG

Die Personalstruktur der RSAG setzt sich aktuell aus rund 21 Prozent weiblichen und rund 79 Prozent männlichen Beschäftigten zusammen. In den Jahren zuvor war die Frauenquote deutlich höher. In diese Richtung möchten wir uns wieder entwickeln: Unser langfristiges Ziel ist die Erreichung einer Frauenquote von 33 Prozent gemessen an der Zahl aller Beschäftigten. Im mittleren Management streben wir eine Frauenquote von 44 Prozent an.

### FRAUENANTEIL OBERES MANAGEMENT ZUM 31.12.2023

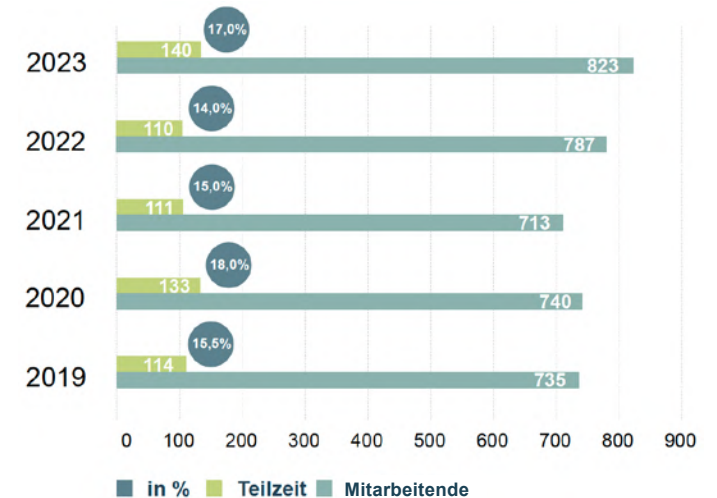
Zur Unternehmensleitung bzw. zum oberen Management gehören zwei Vorstände und sieben Abteilungsleiter\*innen. Mit einer weiblichen Vorständin und zwei Abteilungsleiterinnen liegt der Frauenanteil im oberen Management bei 33 Prozent.

	2019	2020	2021	2022	2023
Anteil Mitarbeiterinnen	184	187	174	181	177
Frauenquote RSAG	25,0%	25,3%	23,7%	22,6%	21,4%



### FRAUENANTEIL MITTLERES MANAGEMENT ZUM 31.12.2023

Zum mittleren Management zählen bei uns 26 Teamleiter\*innen. Mit acht Teamleiterinnen haben wir einen Frauenanteil von rund 31 Prozent. Auch wenn es uns in den vergangenen Jahren gelungen ist, den Frauenanteil im Management zu steigern, haben wir uns das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2024 weitere Mitarbeiterinnen für die Übernahme einer Führungsposition zu gewinnen.



### FÖRDERUNG DER GLEICHSTELLUNG VON FRAUEN UND MÄNNERN

Unseren Beschäftigten ist die Vereinbarkeit von Beruf und Familie wichtig. Im Jahr 2023 waren rund 17 Prozent der Belegschaft in Teilzeit beschäftigt. Damit arbeiten 30 Mitarbeitende mehr in Teilzeit als noch vor einem Jahr.





Lion's City **MAN**

EfficientHybrid



**MAN**

HRO RO 336



Am  
Rosengarten

Rostocker Straßenbahn AG  
13069 Rostock · Hamburger Str. 115

STADT  
LAND  
BUS  
Die neue  
Linie

STADT  
LAND  
BUS

Die neue  
Linie 24

336  
Tagsüber alle 20 Minuten





AUSBILDUNGSQUOTE	IN PROZENT
2019	3,0%
2020	3,5%
2021	3,7%
2022	3,7%
2023	3,6%

## AUSBILDUNG

Mit einer Ausbildungsquote von 3,6 Prozent leisteten wir im Jahr 2023 einen wichtigen Beitrag zur Berufsausbildung junger Menschen in Rostock und der Region. Neun junge Menschen haben im September ihre Berufsausbildung als Fachkraft im Fahrdienst bei uns begonnen. Sechs angehende Mechatroniker\*innen und zwei Kfz-Mechatroniker sowie ein Fachinformatiker für Systemintegration werden zukünftig den Technikbereich der RSAG verstärken. Perspektivisch sichern wir uns damit unser eigenes Fachpersonal für Fahrdienst, Werkstattbetrieb und Verwaltung.

Wir engagieren uns auf verschiedenen Ausbildungsmessen in Rostock und im Landkreis und laden Schulklassen und Lehrer zu uns auf den Straßenbahnbetriebshof ein. Unsere Auszubildenden stellen den Interessierten die RSAG vor, erläutern ihren Ausbildungsberuf, erklären die Technik an den Fahrzeugen und führen über den Straßenbahnbetriebshof.



Ausbildungsverträge werden von uns online erstellt. Das spart nicht nur Zeit und Papier, sondern wird dem wachsenden Anspruch an eine digitale Unternehmensführung gerecht.

Wir pflegen Kontakte zu verschiedenen Bildungseinrichtungen wie Grone Bildungszentrum Mecklenburg-Vorpommern, Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ), Frauenbildungsnetz Mecklenburg-Vorpommern, Agentur für

Arbeit oder Arbeitgeberservice. Darüber hinaus bieten wir allen Interessierten Praktika an.

Seit 2007 zeichnet die IHK zu Rostock jährlich Ausbildungsleistungen von Unternehmen aus, die sich über den gesetzlich geforderten Rahmen hinaus in der Berufsausbildung und Fachkräfteentwicklung engagieren. Der RSAG wurde der Titel „Top-Ausbildungsbetrieb“ bereits 16-mal in Folge verliehen.



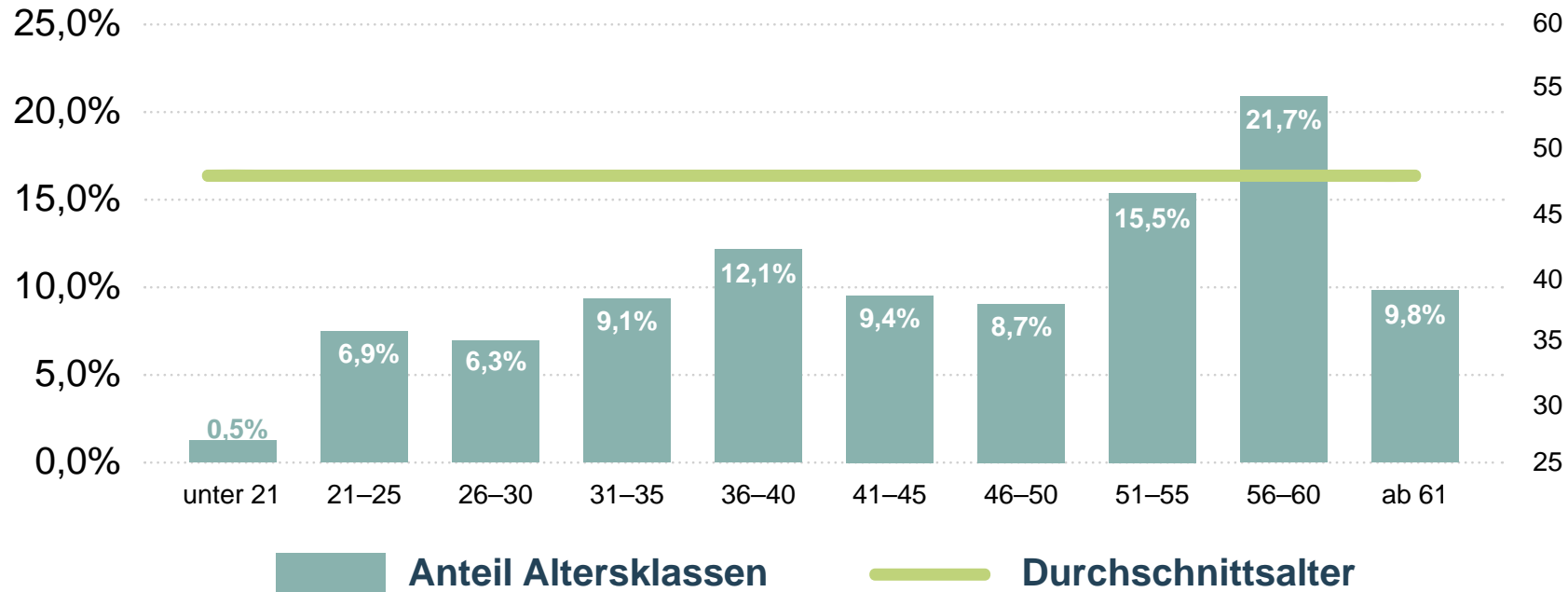


URKUNDE

TOP



# Demografische Entwicklung und Betriebszugehörigkeit



■ Altersstruktur der Mitarbeiter der RSAG (Stand Januar 2024)

Jahre	bis 5	bis 10	bis 15	bis 20	bis 25	bis 30	bis 35	bis 40	> 40
Mitarbeiter	273	122	107	10	12	7	74	106	86

■ Betriebszugehörigkeit

Aktuell liegt das Durchschnittsalter aller RSAG-Mitarbeitenden bei 46,3 Jahren. Derzeit sind 29 Prozent aller Mitarbeitenden zwischen 36 und 50 Jahren alt, fast die Hälfte ist älter als 50 Jahre. In den nächsten zwölf Jahren werden 40 Prozent der Belegschaft das Rentenalter erreichen. Die oben aufgeführte Darstellung beinhaltet alle Mitarbeitenden, die in einem aktiven Arbeitsverhältnis stehen. Das heißt: ohne Auszubildende, Trainees, Praktikant\*innen und Mitarbeitende in Nebentätigkeit.



# Inklusion bzw. Gleichstellung

Im Jahr 2023 haben wir 36 schwerbehinderte sowie 31 gleichgestellte Mitarbeitende beschäftigt. Über die sogenannte „Gleichstellung“ erhalten Menschen mit einem Grad der Behinderung von 30 oder 40 die gleichen Rechte wie Menschen mit Schwerbehinderung. Sie haben zum Beispiel Anspruch

auf sogenannte „Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben“. Wir erfüllen die vom Gesetzgeber geforderte Pflichtquote, die besagt, dass Arbeitgeber ab 20 Beschäftigten fünf Prozent aller Arbeitsplätze für Schwerbehinderte vorhalten muss. Bei internen Stellenausschreibungen prüfen wir jedes

Mal aufs Neue, ob die Stelle mit einem schwerbehinderten und gleichgestellten Mitarbeitenden besetzt werden kann. Darüber hinaus hilft unsere Schwerbehindertenvertretung betroffenen Mitarbeitenden bei der Antragstellung einer Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

# Personalentwicklung und Qualifizierung

	GESAMT	MÄNNLICH	WEIBLICH
2019	16	14	2
2020	16	13	3
2021	19	15	4
2022	15	13	2
2023	10	9	1

Jährlich investieren wir eine halbe Million Euro in die Weiterbildung unserer Mitarbeitenden, zum Beispiel für die Teilnahme an Tagungen, Konferenzen und Seminaren.

Weiterbildungsmaßnahmen werden zwischen Führungskraft und Mitarbeiter\*in in einem Personalentwicklungsgespräch vereinbart. Von jeder Weiterbildung profitieren weitere Mitarbeitende der RSAG, denn das neu erworbene Wissen fließt in die Teamarbeit ein.

Weiterhin bieten wir unseren Mitarbeitenden viele Möglichkeiten für den beruflichen Aufstieg an, zum Beispiel: geprüfter Fachwirt für Personenverkehr und Mobilität, geprüfter Meister für Kraftverkehr oder Betriebsleiter Straßenbahn.

Aber auch Fernstudiengänge wie Wirtschaftsingenieurwesen, Informatik oder Elektromobilität werden von uns gefördert. Zehn Kolleg\*innen befanden sich 2023 in einer Qualifizierungsmaßnahme (Studium, Meister, Fachwirt). Das Verhältnis der Inanspruchnahme durch weibliche und männliche Arbeitnehmer zeigt die nebenstehende Tabelle.





# Beschäftigungsfähigkeit sichern

## BETRIEBLICHES GESUNDHEITSMANAGEMENT

Seit 2005 betreiben wir systematisch ein betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM), denn auch Verkehrsbetriebe unterliegen dem Wandel in der Arbeitswelt und sind gefordert, Problemfelder rechtzeitig zu erfassen. Zudem verändern sich berufliche Anforderungen rasant und damit auch die Erwartungen an unsere Beschäftigten.

Verstärkt wird diese Tendenz durch die fortschreitende Digitalisierung der Arbeitswelt. Demografische und arbeitsmarktpolitische Gegebenheiten bedingen sich gegenseitig: Beschäftigte werden im Durchschnitt immer älter, der Wettbewerb um die besten Fachkräfte nimmt zu.

Auch das Konzept des lebenslangen Lernens gewinnt bei uns immer mehr an Bedeutung. Schlüsselwörter sind Veränderungsfähigkeit und Arbeitsbewältigungsfähigkeit. Letzteres bezieht neben der körperlichen auch die mentale Gesundheit mit ein. Ohne geeignete Unterstützung kann es schnell zur Überforderung von Fach- und Führungskräften kommen. Betriebliches Gesundheitsmanagement und Gesundheitsförderung gehen deshalb bei uns Hand in Hand. Unser betriebliches Gesundheitsmanagement fußt auf drei betrieblichen Regelungen:

(1) Die „Betriebliche Vereinbarung Gesundheitsförderung“ definiert Aufgaben und Ziele der betrieblichen Gesundheits-

förderung und beschreibt den Umgang mit Mitarbeitenden, die suchtgefährdet bzw. suchtkrank sind.

(2) Die „Betriebliche Vereinbarung Gesprächsführung bei krankheitsbedingten Ausfallzeiten“ beinhaltet Rückkehrgespräche, Fehlzeitengespräche und nach längerem Ausfall die Gespräche zum Betrieblichen Eingliederungsmanagement, sogenannte BEM-Gespräche.

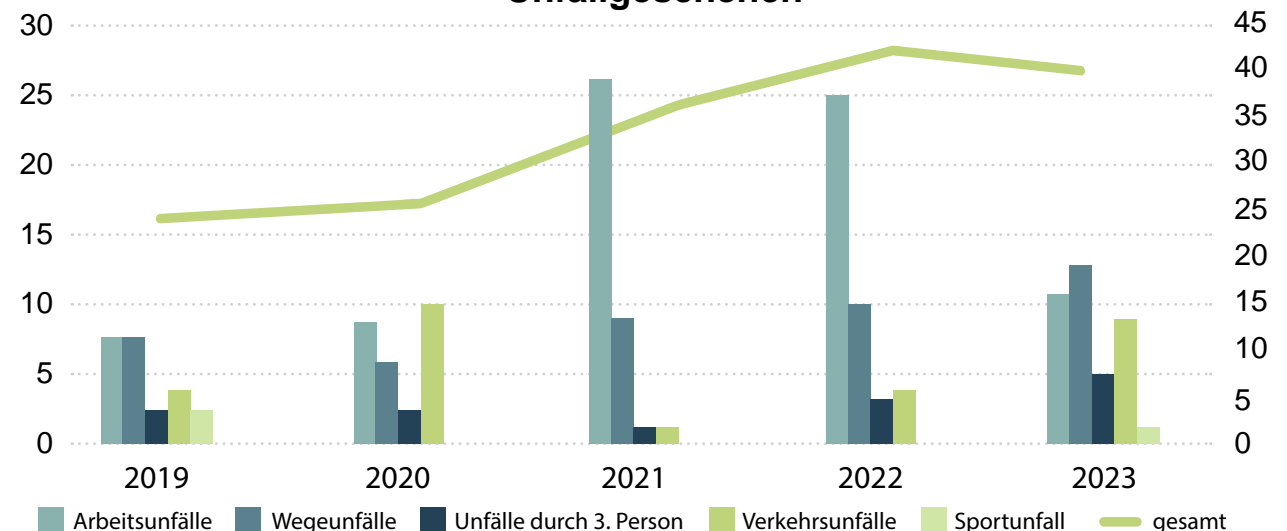
(3) Das „Konzept Gesundheitsmanagement“ basiert auf den vier Handlungsfeldern: Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz, Personal- und Organisationsentwicklung und Gesundheitsförderung.

## ARBEITSSCHUTZAUSSCHUSS

Unser Arbeitsschutzausschuss ist mit festen Sicherheitsbeauftragten aus allen Abteilungen sowie der Betriebsärztin besetzt. Dieses Gremium kommt vierteljährlich zusammen, um das Unfallgeschehen zu besprechen. Unser Hauptaugenmerk liegt neben der Identifikation der Unfallschwerpunkte auch darin, Lösungen und Maßnahmen zur Unfallvermeidung zu vereinbaren.

Neben den jährlichen Betriebsbegehungen waren folgende Themenkomplexe Schwerpunkte der Arbeit unserer Fachkraft für Arbeitssicherheit:

## Unfallgeschehen





- Raumluftmessung: Untersuchung auf gesundheitsgefährdende Stoffe
- Begleitende Maßnahmen bei der Aufstellung der Pausencontainer
- Untersuchung Arbeitsunfall Betriebshof Hamburger Straße
- Erst- und Brandschutzunterweisung
- Ersthelferschulung

Im Vergleich zum Vorjahr ist ein leichter Rückgang im Unfallgeschehen allgemein zu erkennen. Mit Ausnahme bei den Wegeunfällen, dort ist die Tendenz leicht steigend.

Des Weiteren erfolgt ein Austausch zum aktuellen Betriebsgeschehen und Bauvorhaben. Die Sensibilisierung aller Mitarbeitenden zu Achtsamkeit und Umsicht erfolgt regelmäßig in Arbeitsschutzschulungen.

### ZUSAMMENARBEIT MIT DEM BETRIEBS- ARZTZENTRUM ROSTOCK

Jährlich organisieren wir Betriebsbegehungen mit der Betriebsärztin, um alle Arbeitsplätze auf eine arbeitschutzrechtliche Gestaltung begutachten zu lassen. Zudem lassen wir unsere Mitarbeitenden regelmäßig nach arbeitsmedizinischen Grundsätzen untersuchen.

Dazu gehören beispielsweise die „G25“-Vorsorgeuntersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit, die „G37“-Vorsorgeuntersuchung für Bildschirmarbeitsplätze oder für Berufskraftfahrer\*innen die Überprüfung der gesundheitlichen Eignung nach der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Weiterhin organisieren wir mit dem Betriebsarztzentrum Grippe-Schutzimpfungen für unsere Mitarbeitenden oder bieten im Rahmen der Vorsorge ein Hautkrebs-Screening an.

### ARBEITSGRUPPE GESUNDHEITSMANAGEMENT

Unser betriebliches Gesundheitsmanagement wird durch die „Arbeitsgruppe Gesundheit“ unterstützt. Die Mitglieder dieser Gruppe stammen aus allen Unternehmensbereichen der RSAG. Bei Bedarf wird die „AG Gesundheit“ um die Expertise aus den Bereichen Arbeitssicherheit, Schwerbehindertenvertretung oder Betriebsarztzentrum ergänzt. Neben der regelmäßigen Kommunikation gesundheitsrelevanter Themen innerhalb der RSAG obliegen der Arbeitsgruppe verschiedene Aufgaben, die der langfristigen Gesunderhaltung unserer Mitarbeitenden zugutekommen.

Dazu gehören die Organisation eines jährlichen Gesundheitsinformationstages oder eines Sportfestes, die Betreuung des kostenfreien Massage-Sessels, Yoga-Kurse oder Aktionen wie beispielsweise ein gesundes Frühstück in Form einer Lunchtüte für alle Mitarbeitenden. Weiterhin organisiert die Arbeitsgruppe in unserem Entspannungsraum die Termine für die mobile Massage, die einmal wöchentlich für Selbstzahler\*innen angeboten wird.

Seit 2023 stellt die RSAG ihren Mitarbeitenden auch eine psychosoziale Beratung kostenfrei als präventives Unterstützungsangebot zur Verfügung.



Die AG Gesundheitsmanagement kümmert sich ebenfalls um den Fortbestand unserer Betriebssportgruppen. Aktuell gibt es Drachenboot, Fußball, Läufer\*innen und Tischtennis. Neben dem Trainingsmaterial unterstützen wir unsere sportaktiven Mitarbeitenden durch die Übernahme von Startgeldern, beispielsweise bei den Drachenboot-Wettkämpfen oder dem „Rostocker Firmenlauf“.

Darüber hinaus schließt die Arbeitsgruppe Rahmenvereinbarungen mit Rostocker Fitnessstudios ab, damit die Mitarbeitenden der RSAG zu geringeren Konditionen trainieren können.



# Serviceleistungen für unsere Mitarbeitenden

## SERVICEBÜRO ALS ANLAUFSTELLE FÜR MITARBEITENDE

Unser Servicebüro verstehen wir als eine Schnittstelle zwischen Mitarbeiter\*in und Unternehmen. Vor allem für die Mitarbeitenden im Fahrdienst ist es eine wichtige Anlaufstelle, um schnell und zügig Hilfe bei organisatorischen Belangen zu erhalten. Dazu zählen die Einkleidung des Fahrpersonals mit neuer Dienstbekleidung, die Ausstellung von Dienstausweisen, das Programmieren neuer Dienstschlüssel, die Bearbeitung von Dienstreisen und viele weitere Serviceaufgaben.

Des Weiteren sind die Reinigung an den Endhaltestellen, der Aufenthaltsräume und Büroräume sowie der RSAG-Betriebsgebäude dem Servicebüro zugeordnet.

## ZUSAMMENARBEIT MIT DER „SERVICEAGENTUR“

Eine ServiceAgentur aus Rostock unterstützt seit 2019 unsere Mitarbeitenden bei verschiedenen Fragen der Alltags- und Familienorganisation. Dazu zählen haushaltsnahe Dienstleistungen, das heißt die Suche nach geeigneten Reinigungs-, Umzugs-, Hausmeisterfirmen sowie die Ver-

mittlung von Handwerkern. Darüber hinaus hilft die Service-Agentur bei der Suche nach Kinderbetreuungsplätzen oder Ferienprogrammen. Auch bei Fragen zu Krankheit und Pflege konnte die ServiceAgentur unseren Mitarbeitenden wertvolle Hilfe leisten, zum Beispiel bei Terminvereinbarungen mit Fachärzten, der Suche nach geeigneten Plätzen für Physio- und Psychotherapie oder beratend rund um das Thema Pflege von Angehörigen.

## MITARBEITERVERPFLEGUNG IM BETRIEBSRESTAURANT

Unser Betriebsrestaurant befindet sich auf dem Betriebshof in der Hamburger Straße. Neben der Küchenleitung sind fünf Mitarbeitende fest angestellt. Die Speisen werden von uns selbst zubereitet. Unser Anspruch dabei ist es, viel frisches Gemüse anzubieten. Täglich werden zwei bis drei Tellergerichte, darunter ein vegetarisches, angeboten. Dazu stehen täglich ein bis zwei Desserts sowie Snacks, Eis und diverse Erfrischungsgetränke zur Auswahl. Für das zweite Frühstück werden belegte Brötchen und Getränke angeboten.

Zur Essensversorgung der Kundenzentren und Fahrdienst-Endstellen steht seit 2022 ein elektrischer Kleintransporter zur Verfügung.





## WEITERE SOZIALLEISTUNGEN FÜR MITARBEITENDE

Mitarbeitende der RSAG kommen in den Genuss weiterer attraktiver Sozialleistungen. Eine betriebliche Regelung ermöglicht die „Freifahrt“ mit allen Bussen und Straßenbahnen innerhalb Rostocks sowie mit der Elektrofähre im Stadthafen. Mit Einführung des Deutschland-Tickets wurde diese Regelung aktualisiert: Alle Mitarbeitende erhalten nun das Deutschland-Ticket kostenfrei als JobTicket und können Bus und Bahn in ganz Deutschland nutzen. Senior\*innen erhalten das Deutschland-Ticket gegen eine geringe Zuzahlung.

Im Jahr 2019 haben wir die Getränkeversorgung für unsere Mitarbeitenden eingeführt. In den Teeküchen und an allen Endstellen stellen wir kostenlos Kaffee und Tee bereit. Am wichtigsten Familienfest des Jahres – am 24. Dezember – belohnen wir alle Fahrer\*innen mit einem Weihnachtspresent, wenn sie länger als 14 Uhr ihren Dienst erbringen. Wir sind bestrebt, uns weiter als eine attraktive Arbeitgeberin auf dem Arbeitsmarkt zu präsentieren. Auch künftig wollen wir Mitarbeitenden und Bewerber\*innen sichere Arbeitsplätze und interessante Aufgaben bieten. Das sind die vielen Vorteile der RSAG als Arbeitgeberin:

				
flexible Arbeitszeiten	Tariflohn	30 Urlaubstage	Krankengeld- zuschuss	individuelle Personalent- wicklung
				
betriebliche Altersvorsorge	Urlaubsgeld	TOP Ausbildungsbetrieb	Deutschlandticket	Gesundheits- förderung
				
Kantine	Betriebsfeste	Intranet	Mitarbeiter- magazin	Alltagshilfe durch Serviceagentur



# Unser Engagement für die Stadtgesellschaft

## I VERKEHRSERZIEHUNG

Unter der Überschrift „Rollendes Klassenzimmer“ führen wir seit 2012 eine praxisnahe Verkehrserziehung für Kinder im Grundschulalter in Zusammenarbeit mit der Polizeiinspektion Rostock durch. Vermittelt wird das sichere und richtige Verhalten im Straßenverkehr. Didaktisch fundiert werden die Kinder auf mögliche Gefahren beim Benutzen von Bussen und Straßenbahnen aufmerksam gemacht.

## I TRAINING FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE

Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bieten wir verschiedene Schulungen an. Für die sichere Nutzung von

Bus und Bahn finden Trainings im Umgang mit dem Rollator beim Ein- und Aussteigen statt. Mit Nutzenden von Elektromobilen, sogenannte E-Scooter, wird das richtige Aufstellen des Hilfsmittels im ÖPNV-Fahrzeug geübt.

## I SOZIALTARIF

Der Sozialtarif bildet eine wichtige Säule in der Daseinsvorsorge und Teilhabe aller Einkommens- und Sozialschichten und trägt damit zu einer umweltfreundlichen Mobilität bei. Seit 2007 gibt es in Zusammenarbeit mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine tarifliche Erleichterung für Bezieher von laufenden Leistungen nach SGB II (Arbeitslosengeld II), von Sozialhilfe nach SGB XII sowie von Leistungen aus dem Asylbewerberleistungs-

gesetz. Es umfasst den ermäßigten Tarif über fast alle Ticketsegmente hinweg.

Ergänzend wird eine Monatskarte im Abonnement „Warnow-Pass-Mobil“ herausgegeben. Der Preis entspricht dem laut Regelbedarfsermittlungsgesetz vorgesehenen Anteil für Verkehr, höchstens jedoch dem monatlichen Durchschnittspreis der ermäßigten Monatskarte im Abonnement. Mit dem MIRROR-WarnowTicket bot der Verkehrsverbund Warnow gemeinsam mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem Landkreis Rostock den Sozialtarif für das Gesamtnetz des VVW auch als ABO mit einer Laufzeit von 6 Monaten an.





MOBILE  
TICKETING:  
EINFACH  
STARTING

LEIBNIZ  
UNIVERSITÄT  
HANNOVER



# Anhang

## I EINORDNUNG DER BERICHTERSTATTUNG

Die Rostocker Straßenbahn AG orientiert sich bei der vorliegenden Auswahl an Daten und Fakten an den Kriterien des Gemeinschaftssystems für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS). Für den zweiten Nachhaltigkeitsbericht der RSAG wurden die Leistungsdaten der Jahre 2019 bis 2023 herangezogen. Für das Bilanzjahr 2023 sind erstmalig Emissionsfaktoren inkl. Vorkette und Endenergieverbrauch aus einer einheitlichen Datenquelle zur Anwendung gekommen, die vom Umweltbundesamt in der „Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger“ zum Bilanzjahr 2022 veröffentlicht wurden.

Durch die neuen EU-Vorgaben wird sich der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht perspektivisch an die einheitlichen europäischen Nachhaltigkeitsberichtsstandards, die sogenannten European Sustainability Reporting Standards (ESRS), anpassen. Die konzeptionellen Vorarbeiten sind im Berichtsjahr 2023 bereits aufgenommen worden.

Die RSAG überwacht selbst alle Unternehmenstätigkeiten, folglich handelt es um sich eigen erfasste Daten bzw. mittels Verbrauchszähler ausgewertete Daten. Die Indikatorenauswahl wird jährlich hinsichtlich ihrer Relevanz überprüft, der Bericht aller zwei bis drei Jahre fortgeschrieben. Die Analyse und Berichterstattung dient der Unternehmenssteuerung im Sinne der beschlossenen Unternehmensziele.

## I GLOSSAR

Ein **Acoustic Vehicle Alert System (AVAS)** ist ein akustisches Warnsystem für geräuscharme Fahrzeuge, insbesondere für Elektrofahrzeuge. Es handelt sich um ein künstlich erzeugtes Geräusch, das bei geringen Geschwindigkeiten abgestrahlt wird, um Verkehrsteilnehmer über herannahende Fahrzeuge zu informieren.

Ein **Benchmark** ist ein Vergleichsmaßstab. Ein **Benchmarking** bezeichnet einen kontinuierlichen, vergleichenden Bewertungsprozess in Bezug auf das Erreichen von „besten“ Leistungs-, Erfolgs- oder Qualitätskriterien (Benchmarks). Benchmarking wird überwiegend wettbewerberorientiert verstanden.

Das deutsche **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** bündelt die gesetzlichen Vorschriften zur Luftreinhaltung, Lärmbekämpfung und zu anderen schädlichen Umwelteinwirkungen sowie über die Zulassung bzw. Genehmigung und Überwachung von Industrieanlagen.

**CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e)** sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

Mit der Umsetzung der **Clean Vehicle Directive (CVD)** in deutsches Recht werden erstmals verbindliche Min-

destziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorgegeben.

Unter dem **Betrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM)** versteht man die systematische und strukturierte Entwicklung, Planung und Lenkung betrieblicher Strukturen und Prozesse, mit dem Ziel, die Gesundheit der Beschäftigten zu erhalten und zu fördern.

Das **Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM)** ist ein Instrument, um Mitarbeitenden mit längeren Arbeitsunfähigkeitszeiten eine möglichst frühzeitige Rückkehr in ihren Betrieb zu ermöglichen.

Der **durchschnittliche Haltestellenabstand** ist der mittlere Abstand zwischen zwei Haltestellen eines Verkehrsmittels innerhalb eines Bediengebietes.

Der **Europäische Fonds** für regionale Entwicklung (EFRE) ist eines der wichtigsten Finanzierungsinstrumente der Kohäsionspolitik der EU.

Das **Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)** wurde 1993 von der Europäischen Union entwickelt. Es ist ein Gemeinschaftssystem aus Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung für Unternehmen und Organisationen, die freiwillig ihre Umweltleistung verbessern wollen.

Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG) bildet die Grundlage für Finanzhilfen des Bundes für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr und dabei insbesondere in den Bahnkörper.

**LED-Leuchtmittel** sind elektrische Lichtquellen, die zum Erzeugen des Lichts Leuchtdioden (kurz LEDs, von englisch light emitting diodes) einsetzen. Sie zählen zu den energiesparenden Leuchtmitteln. Ihre Nutzungsdauer wird mit bis zu 50.000 Stunden angegeben.

Der **Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)** ist ein Plan zur Verkehrsentwicklung für die kommenden 15 Jahre, den die Rostocker Bürgerschaft im Dezember 2017 beschlossen hat. Statt eines weiteren Verkehrswegeausbaus soll künftig die effizientere Nutzung der Infrastruktur durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement im Fokus stehen.

Als **motorisierter Individualverkehr (MIV)** werden Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung bezeichnet – Pkw und Krafträder bzw. Zweiräder, die zu 100 % durch Motorleistung fahren.

Der **Niederfluranteil** von Fahrzeugen des ÖPNV erleichtert den Fahrgästen durch besonders tief liegende Böden im Innenraum eine barrierefreie Nutzung.

Mit **Nutzwagenkilometer** (Nwkm) wird die zurückgelegte Wegstrecke der im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten der

kleinsten rollfähigen Einheit bezeichnet. Ein Wagen ist bspw. ein Standardbus, ein Gelenkbus, ein Straßenbahn-Triebfahrzeug oder ein Straßenbahn-Beiwagen.

Mit einem **öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA)** vergibt eine Stadt bzw. ein Landkreis die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an ein Verkehrsunternehmen im Rahmen einer Direktvergabe.

Mit **Personenkilometer** (Pkm) wird das Produkt aus der Zahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite bezeichnet.

Ein **Point of Interest (POI)** ist ein interessanter Ort im Zusammenhang mit Navigationssystemen und Routenplanern. Für eine vereinfachte Darstellung werden sie zu einem Punkt generalisiert, der durch eine geografische Koordinate genau beschrieben ist.

Die **Regiopole** ist ein Begriff der deutschen Raumordnung und Stadtplanung, mit dem Städte außerhalb von Metropolregionen bezeichnet werden, die als regionale Entwicklungsmotoren dienen. Sie sind bedeutende Knotenpunkte im Städtenetz. Die Region, die eine solche Stadt umgibt, wird **Regiopolregion** genannt.

Ein **Tagesumlauf** beinhaltet die gefahrenen Kilometer und die benötigte Zeit eines Fahrzeugs (Bus, Tram) vom Verlassen des Betriebshofes bis zu seiner Abstellung auf

dem gleichen oder einem anderen Betriebshof (Hamburger Straße oder in Schmarl).

Die englische Abkürzung **VOC (Volatile Organic Compounds)** bezeichnet die Gruppe der flüchtigen organischen Verbindungen bzw. gas- und dampfförmige Stoffe organischen Ursprungs in der Luft.

Der **Verkehrsverbund Warnow (VWV)** sorgt mit seinen Verbundunternehmen für die Nahverkehrsmobilität in der Hansestadt und im Landkreis Rostock. Mit einem Ticket können Fahrgäste mit Bus, Bahn, Straßenbahn oder Fähre im Liniennetz des VWV unterwegs sein.

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** ist ein aktiver Branchenverband des öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Er fördert den Dialog mit Politik und Wirtschaft. Im VDV sind über 630 Unternehmen organisiert.

Der **Zwischenbetriebliche Vergleich (ZBV)** ist ein qualitätsbezogener Vergleich zwischen öffentlichen Verkehrsbetrieben, der vom gleichnamigen Verein jährlich durchgeführt wird.

# Impressum

---

Den kompletten Nachhaltigkeitsbericht finden Sie auch auf unserer Webseite [www.rsag-online.de](http://www.rsag-online.de).

## **Herausgeber**

Rostocker Straßenbahn AG  
Hamburger Straße 115 | 18069 Rostock  
Telefon: 0381 802-0  
E-Mail: [info@rsag-online.de](mailto:info@rsag-online.de)  
Internet: [www.rsag-online.de](http://www.rsag-online.de)

## **Redaktion**

Heise Medienwerk GmbH & Co. KG, Dörte Bluhm  
Redaktionsschluss: November 2024

## **Konzept und Umsetzung**

Heise Medienwerk GmbH & Co. KG, Lisa Reich, Annika Meinke

## **Fotos**

J. Kloock, Timo Roth, Anna Filatova, Stadler, Holger Martens, Lars Wunderlich, KANTAR, IFTEC, Rostocker Straßenbahn AG







ROSTOCKER Straßenbahn AG



