



AUSGEWÄHLTE DATEN
UND FAKTEN
BASISJAHR 2021

NACH- HALTIGKEIT

BEI DER ROSTOCKER
STRASSENBAHN AG



Jan Bleis

Vorstand Markt und Technik

Yvette Hartmann

Kaufmännischer Vorstand

Liebe Leserinnen und Leser

.....

Als Mobilitätsdienstleister 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 mehr als 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.

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 neue Anforderungen und bietet nie da gewesene Möglichkeiten. 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. Mit der Stadt befinden wir uns auf dem Weg in Richtung „Klimaneutrales Rostock 2035“. In 2021 haben wir weitere entscheidende Schritte gemacht: Die ersten zwei Elektrobusse sind im Seebad Warnemünde unterwegs und im Stadthafen betreiben wir die vollelektrische Personenfähre „Warnowstromer“. Darauf sind wir stolz und wissen zugleich, das ist erst der Anfang.

Damit wir weitere Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen, bauen wir unser Angebot stetig aus. Dabei setzen wir auf saubere und emissionsfreie Antriebstechniken wie Biomethangas und Elektroenergie. Fünf weitere Elektrobusse sind bestellt und werden im Frühjahr 2023 in den Betrieb gehen. Neue Potenziale des sogenannten „grünen Wasserstoffs“ bzw. den Einsatz von Brennstoffzellen als Antriebstechnik in Bussen werden wir prüfen.

Mit unseren Kooperationspartnern im Verkehrsverbund Warnow freuen wir uns, dass wir unter sehr vielen Bewerbern den Zuschlag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für das Modellprojekt „MIRROR“ erhalten haben. Hauptziel ist es, den ÖPNV zu stärken und die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Mit neuen Betei-

FÜR UNSER KLIMA, UNSER ROSTOCK, UNSERE ZUKUNFT

ZUHAUSE UNTERWEGS MIT DER ROSTOCKER STRASSENBAHN AG

ligungsformaten, zielgruppenspezifischen Tarifangeboten oder innovativen Auskunft- und Vertriebslösungen werden wir die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Gleichzeitig fördern wir Partizipation und Inklusion im Verkehrsverbund Warnow.

Weitere Herausforderungen ergeben sich aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Region Rostock. Mit neuen Standards zur Erschließungsqualität, zu Takten oder zu Betriebszeiten ist eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs möglich. Langfristig schafft die Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Voraussetzungen für ein am Wachstum und den verkehrlichen Zielen der Stadt orientiertes Angebot im ÖPNV.

Ziel des neuen Nahverkehrsplans ist es auch, 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 das politische Konzept der 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 ersten Nachhaltigkeitsbericht der Rostocker Straßenbahn AG.

Inhaltsverzeichnis

UNTERNEHMEN UND VERANTWORTUNG	6	UMWELT UND ÖKOLOGIE	18	WIRTSCHAFT UND FINANZEN	30	SOZ. ASPEKTE UND GESELL. VERANTWORTUNG	44	I ANHANG	56
Unternehmensprofil der RSAG	7	Straßenbahnersatzbeschaffung / Sanierung	19	ÖPNV in Zeiten der Pandemie	31	Mitarbeitende und Ausbildung	45	Einordnung der Berichterstattung	56
Mehr Klimaschutz durch den ÖPNV	9	Modernisierung der Busflotte	20	Fördermittelmanagement ...	32	Demografische Entwicklung und Betriebszugehörigkeit ...	48	Sonstige Hinweise	56
Unternehmensstrategie	10	Ressourcenverbrauch	21	Verkehrsdaten	33	Inklusion beziehungsweise Gleichstellung	49	Glossar	56
Unser Angebot im Kerngeschäft	11	Emissionen und Luftschadstoffe	24	Nachhaltige Beschaffung ...	36	Personalentwicklung und Qualifizierung	49	Impressum	58
Unser Leitbild	16	Lärmemissionen	26	Kundenzufriedenheit und Marktforschung	38	Beschäftigungsfähigkeit sichern	50		
		Abfallaufkommen	27	Kundendialog	40	Serviceleistungen für unsere Mitarbeiter	52		
		Innovative Projekte in 2021	28	Fahrgastsicherheit	42				
						Unser Engagement für die Stadtgesellschaft	54		

Fachbegriffe finden Sie am Ende des Berichts im Glossar erläutert.





NACHHALTIGKEIT 2022

**U N T E R N E H M E N
U N D
V E R A N T W O R T U N G**



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 im Sinne der Daseinsvorsorge

und leistet einen wesentlichen Beitrag zum städtischen Ziel „Klimaneutralität bis 2035“.

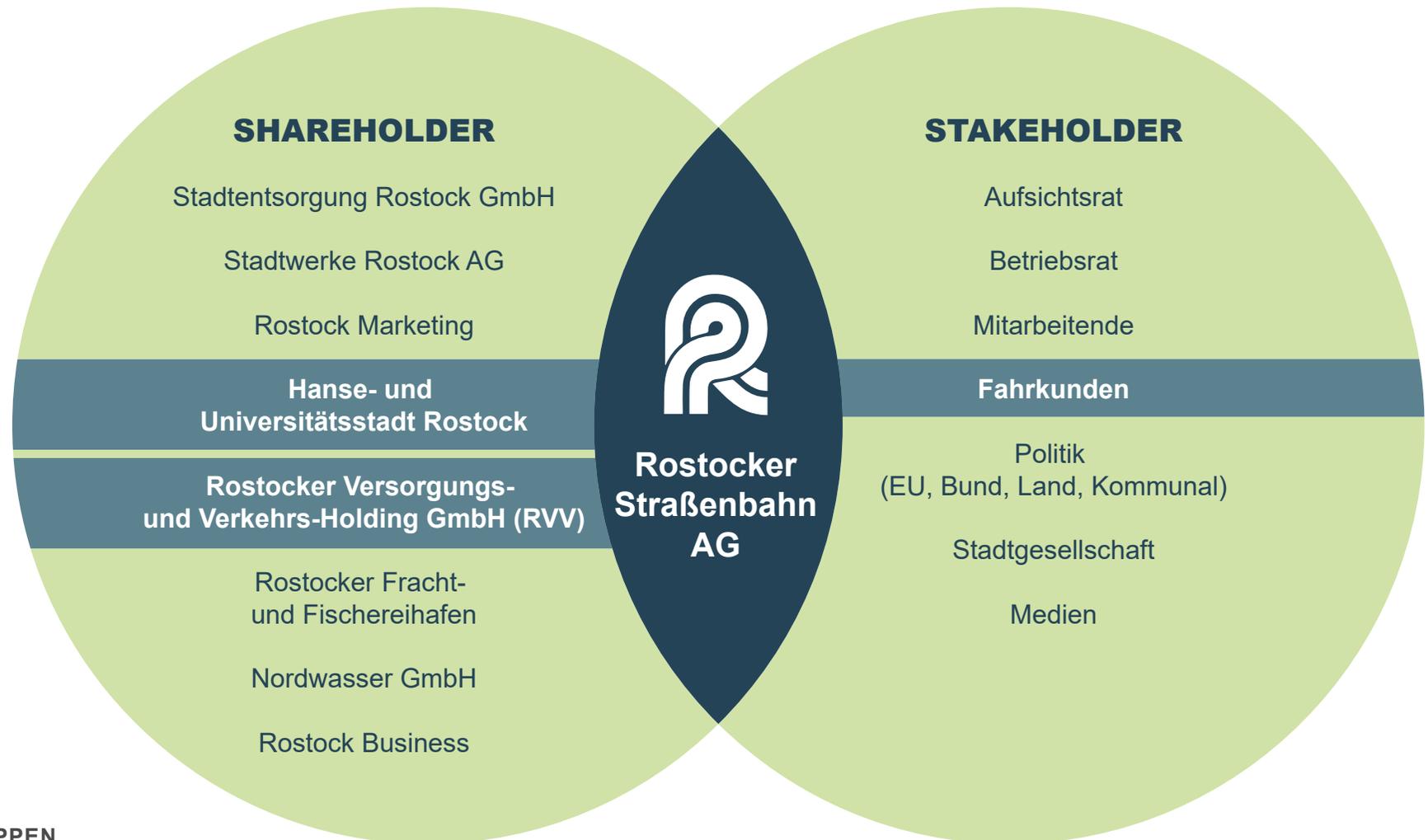
Der ÖPNV wird seit dem 1. Januar 2016 auf der Grundlage eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags durchgeführt. Die Laufzeit beträgt 15 Jahre. Mit dieser Direktvergabe ist die RSAG bis zum Jahr 2030 der Mobilitätsdienstleister für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Als attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr erbringen wir Verkehrsleistungen mit 53 Niederflurstraßenbahnen, 71 Diesel-Niederflurbussen sowie zwei 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. Der aktuelle Dienstleistungsauftrag endet im Sommer 2025.

Weiterhin ist die RSAG mit der Erbringung des Fährverkehrs auf der Linie Kabutzenhof–Gehlsdorf betraut. Der Fährverkehr wird von der Antaris Seetouristik und Wassersport GmbH Rostock (Antaris) erbracht. RSAG und Antaris haben einen Kooperationsvertrag zur Sicherstellung der in der Betrauung genannten Pflichten abgeschlossen.

Darüber hinaus ist die RSAG als Subunternehmer für die DB Regio AG auf den Regionalbahnlinien Wismar–Rostock–Tessin sowie Rostock–Graal-Müritz tätig. Die Finanzierung dieses Geschäftsfeldes ist im Rahmen eines Subunternehmervertrages bis 2024 über entsprechende Erlöse gesichert.



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.

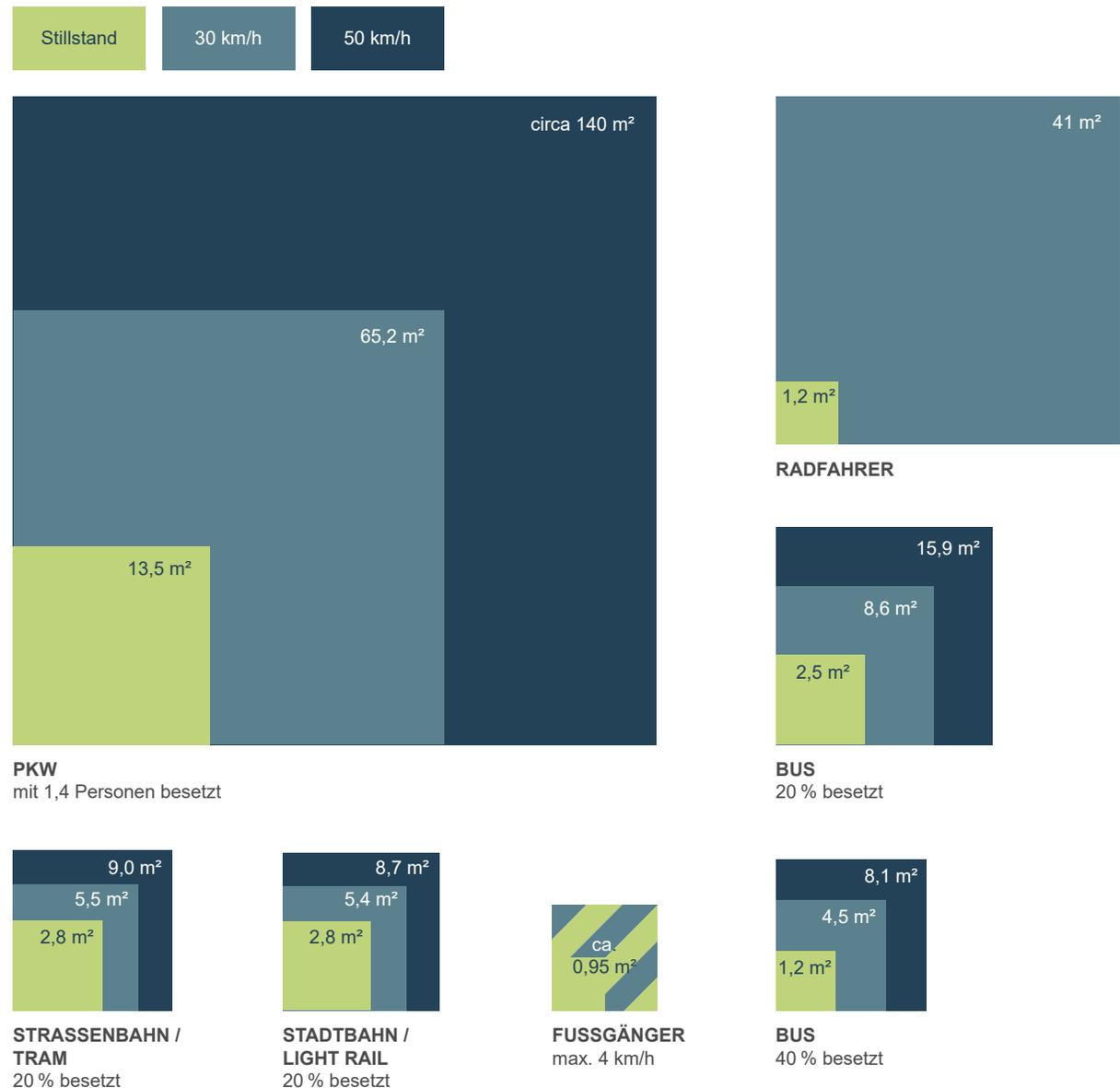
Mehr Klimaschutz durch ÖPNV

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 verstärktem 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 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 nachwachsenden Generation. Die RSAG stellt sich diesen großen Herausforderungen. Mit der Strategie 2030 sind die unternehmerischen Ziele

bis zum Beginn des nächsten Jahrzehnts gesetzt. Übergeordnetes, aus heutiger Sicht ambitioniertes 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 Leistungsumfanges 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.

Das Strategieziel für 2020 „Klarschiff bei den Finanzen“ konnte mit dem Bürgerschaftsbeschluss zur Straßenbahnfinanzierung umgesetzt werden. In 2021 standen die Inbetriebnahmen der ersten zwei Elektrobusse und der Elektro-solarfähre im Fokus. In 2022 soll die „Angebotsoffensive Bus“ zu mehr Fahrgästen durch eine Neuordnung und Verdichtung des Angebotes in den nordwestlichen und nordöstlichen Stadtteilen der HRO führen.



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

40 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 3,2 Millionen Fahrplankilometer und damit mehr als 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. Die Linien 1 und 5 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 427 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 696 Metern.

I STADTBUSSE

Mit fünf Capacity-Bussen (20 m lang), 48 Gelenkbussen (18 m lang) und 20 Standardbussen (12 m lang) erbringt die RSAG jährlich 4,3 Millionen Fahrplankilometer. Zwei Standardbusse fahren mit elektrischem Antrieb, alle anderen sind dieselbetrieben. Bereits 92 Prozent aller Dieselsebusse entsprechen der Abgasnorm EURO V oder VI. 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. In Groß

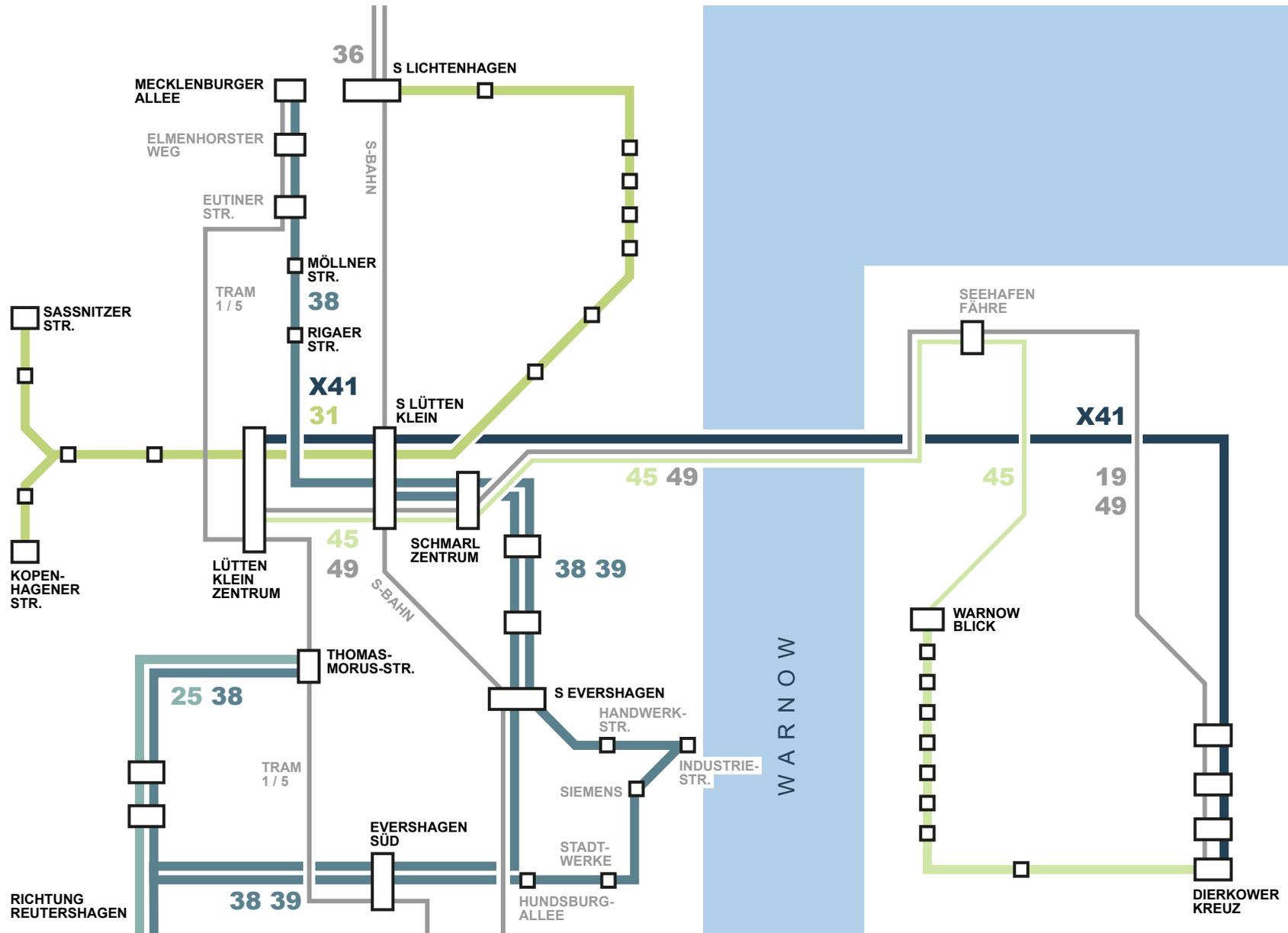


Klein verkehrt die Linie 31 als Zubringer zur S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten sogar im 7,5-Minuten-Takt.

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.



	<p>LINIE 25 fährt alle 20 Minuten bis Th.-Morus-Str.</p>
	<p>LINIE 31 Taktverdichtung alle 10 Minuten</p>
	<p>LINIE 31 bedient Endpunkte abwechselnd (jew. alle 20 Minuten)</p>
	<p>LINIE 38 fährt alle 20 Minuten über Industriestr.</p>
	<p>LINIE 39 fährt direkt alle 20 Minuten</p>
	<p>LINIE 45 Taktverdichtung alle 10 Minuten während der Hauptverkehrszeit</p>
	<p>LINIE X41 Taktverdichtung alle 30 Minuten</p>



■ Abb. Angebotsoffensive Bus: Linienänderungen ab 15. August 2022



I ANGEBOTSOFFENSIVE BUS 2022

Um dem Ziel, der verkehrspolitischen Zielsetzung von 20 Prozent ÖV-Anteil am Modal-Split näher zu kommen, startete die RSAG zum Fahrplanwechsel Mitte August ihre „Angebotsoffensive Bus“. Dazu wird das Buslinienangebot um fünf Prozent ausgeweitet. Das entspricht rund 420.000 Fahrplankilometern pro Jahr. Verbessert wird das Angebot auf den Linien 25, 31, 38, 39, 45 und X41. Gestärkt werden damit vor allem die Stadtteile im Nordwesten Rostocks, die keinen direkten Anschluss zur Straßenbahn haben. Zudem wird die Expressbuslinie X41 montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Zum Start der Angebotsoffensive wird die Kampagne mit dem Claim „Öfter. Schneller. Weiter. Klima.“ gestartet. Für die Ausweitung des Angebots werden zusätzlich fünf Busse und 20 Mitarbeiter im Fahrdienst benötigt.

	BUS-BESTAND	DIESEL-BUSSE	E-BUSSE	BIOMETHAN-BUSSE	GESAMT
2021	73				
2022	79	6			6
2023	85		5	10	15
2024	83			6	6
2025	84		7		7
2026	84		5		5

■ RSAG-Busbeschaffungsstrategie bis 2026

I STRASSENBAHN-NETZERWEITERUNG

Im Jahr 2019 haben wir die Untersuchung der technischen Machbarkeit einer Straßenbahnneubaustrecke zwischen Reutershagen und Schutow/Sievershagen/Evershagen – ein Schlüsselprojekt im Rostocker Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) – sowie ergänzend zwischen Zoo und Reutershagen abgeschlossen. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Strecke vom Zoo nach Reutershagen mit jährlich mehr als einer Million zusätzlichen Fahrgästen im ÖPNV ein hohes Potenzial für einen positiven Nutzen-Kosten-Wert erwarten lässt.

Ein Konzept für eine Ausbaustrategie des Straßenbahnnetzes konnte Ende 2020 durch ein externes Gut-

achterbüro erarbeitet werden und wurde im April 2021 durch die Bürgerschaft beschlossen. Mit diesem Beschluss hat die RSAG eine detaillierte Untersuchung über den betriebs- und volkswirtschaftlichen Nutzen der Straßenbahnstrecke vom Zoo nach Reutershagen durchführen lassen. Ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ist Voraussetzung für die Anmeldung dieser Infrastrukturinvestition für ein Bundesfördermittel.

I BUSBESCHAFFUNGSSTRATEGIE

Seit der Überführung der europäischen Clean Vehicle Directive (CVD) in deutsches Recht erhöhen wir unsere Anstrengungen, den Kohlendioxidstoß 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.

Bis zum 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 2026 gibt die Tabelle.



Projekt „Biomethanantrieb“ und Elektrifizierung Busflotte

In Kooperation mit unserem Partner Stadtwerke Rostock AG entstand das Projekt „Biomethanantrieb“. Dabei handelt es sich um Biomethangas als Kraftstoff, der ausschließlich aus Abfall hergestellt wird. Bezogen auf den im Jahr 2030 geplanten Strom-Mix im europäischen Energieverbund zeigt Biomethan einen deutlichen Vorteil beim Kohlendioxid-Äquivalent gegenüber einem batterieelektrischen Bus. Betrachtet man den Ressourcenverbrauch für Produktion und Entsorgung der Batterien, ist die Nachhaltigkeit klar erkennbar. Mit der Umstellung auf die neuen Antriebstechniken gehen große Herausforderungen für die Gestaltung der Infrastruktur auf unserem Busbetriebshof in Rostock-Schmarl einher. Bereits in 2022 tätigen wir die erste Großinvestition. Am Rande des Busbetriebshofes lassen wir eine Biomethan-Tankstelle errichten. Damit können die künftigen Biomethangasbusse ohne Störung der betrieblichen Prozesse betankt werden.

Die größere Herausforderung bei der weiteren Elektrifizierung unserer Busflotte stellt der Aufbau der Ladeinfra-

struktur dar. Für das Laden der Batterien wird ein deutlich höherer Strombedarf benötigt. Statt den bisher benötigten 150 Kilowatt rechnen wir mit einem Energiebedarf von rund vier Megawatt. Eine neue Transformatorstation soll diesen Energiebedarf decken können.

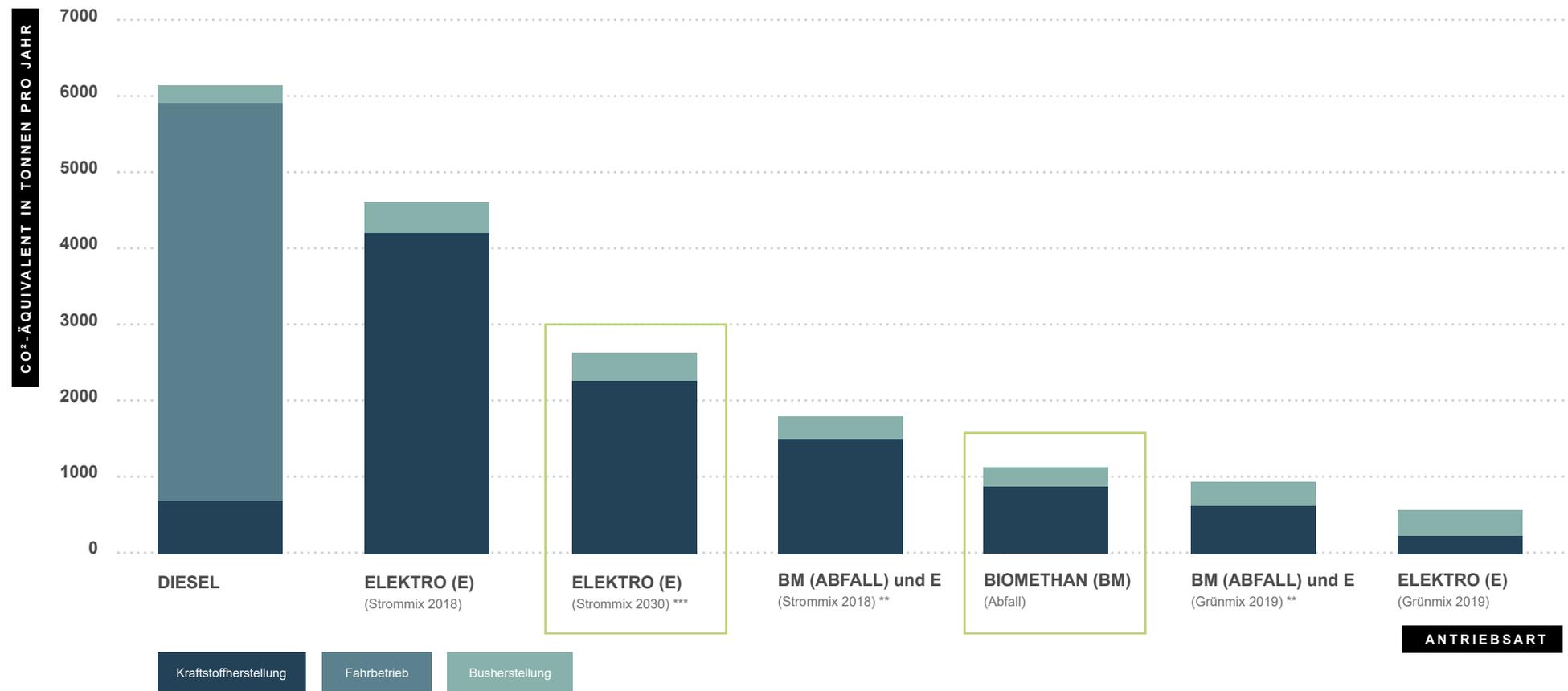
Der Bau der Ladetechnik erfolgt in mehreren Abschnitten, gekoppelt an die Menge gelieferter Elektrobusse. Bis Mai 2023 wird eine modular erweiterbare Trafostation errichtet, an der dann die ersten acht Ladepunkte einsatzbereit sind. Mit der kompletten Umstellung unserer Busflotte im Jahr 2034 werden 38 Ladepunkte für batterieelektrische Busse verfügbar sein.

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 Dieselbusse, kosten Busse mit Biomethanantrieb nur zehn Prozent mehr.

Bei der Antriebskombination spielen ebenso die Zahl der Busse und deren täglich benötigte Laufleistung eine Rolle. Die Reichweite eines 12-Meter-Batteriebusse liegt heute bei rund 250 Kilometern. Für knapp zwei Drittel unserer Tagesumläufe wäre dies ausreichend. Doch um den fahrplanmäßigen Betrieb zu sichern, müssten zusätzliche Elektrobusse gekauft werden. Dagegen sind mit Biogasbusen Tagesumläufe mit bis zu 400 Kilometern möglich. Sie punkten darüber hinaus durch eine kurze Betankungszeit.

CO₂-Äquivalent-Emissionen *

Anzahl der Busse: 78



■ Nachhaltigkeit des Biomethangas-Kraftstoffs | (* Quelle: Umweltbundesamt)



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 Mitarbeitern 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 Kunden 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 Mitarbeiter trägt zum Unternehmenserfolg bei.

MITARBEITER

Unser Unternehmen ist so gut wie seine Mitarbeiter.

Wir fordern und fördern deren Engagement und Fähigkeiten.

Wir gestalten gemeinsam unsere Arbeitsbedingungen so, dass alle Mitarbeiter 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 2022

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 Mitarbeiter für betriebsrelevante Umweltaspekte haben wir trotz der Pandemiesituation auch in den Jahren 2020 und 2021 weiterverfolgt.

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.



STRASSENBAHNERSATZBESCHAFFUNG / SANIERUNG

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. 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 221 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 Gyrosensoren, Tempomat und ein Fahrgast-WLAN-System eingebaut.

Die erste neue Bahn soll Ende 2024 in Rostock eintreffen. Nach erfolgreicher Abnahme und Inbetriebnahme wird sie voraussichtlich im Oktober 2025 in den Linienbetrieb gehen.

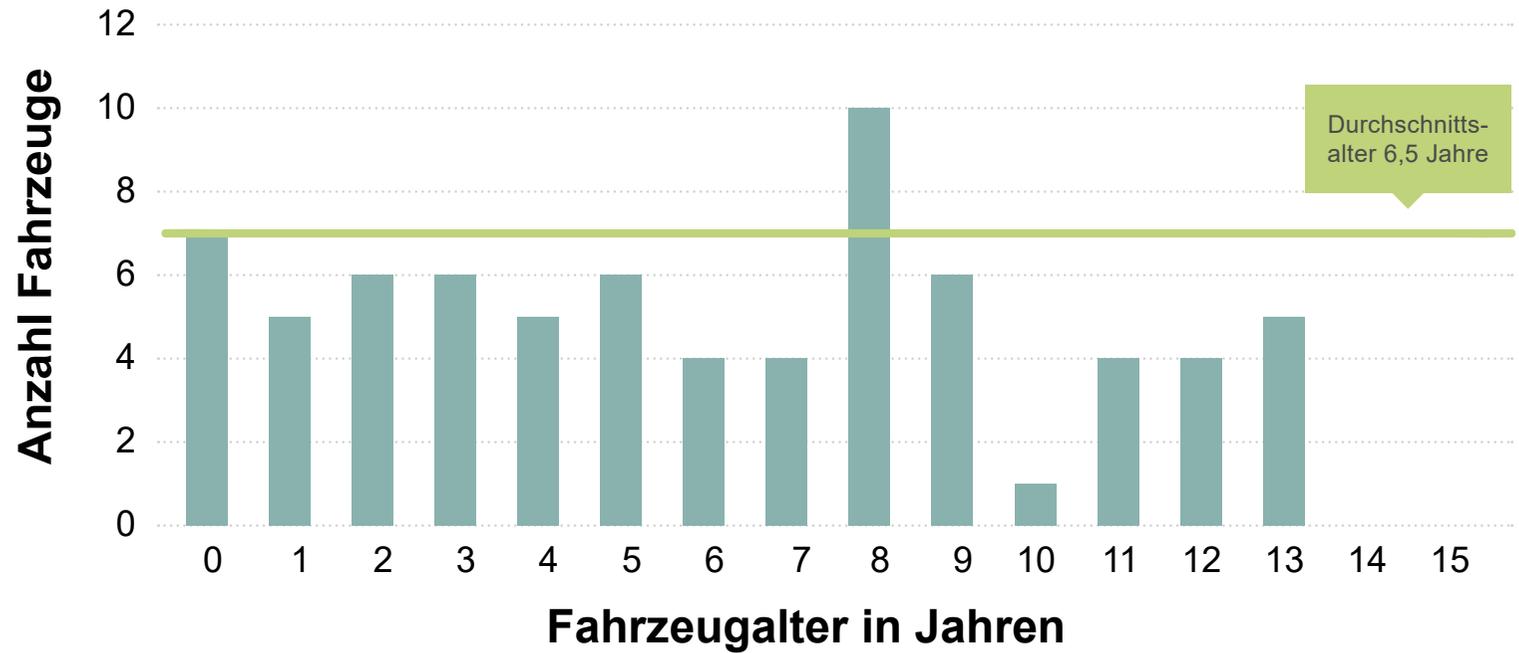
Bereits beauftragt ist die Generalsanierung von zehn Niederflur-Gelenktriebwagen vom Typ 6N1, die seit Mitte der 1990er-Jahre im Rostocker Linienbetrieb sind. Das Leipzi-



■ Am Tag der Vertragsunterzeichnung wird das Modell TINA erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

ger Unternehmen IFTEC GmbH & Co KG hat den Auftrag für die Generalsanierung erhalten. Alle Fahrzeuge werden ertüchtigt, sodass sie für weitere zehn Jahre im Linienbetrieb verfügbar sind. 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. Läuft alles nach Plan, wird die Sanierung der zehn alten Bahnen bis Ende 2024 abgeschlossen sein.



■ Alterstruktur des Omnibus-Bestands der RSAG

MODERNISIERUNG DER BUSFLOTTE

Im Durchschnitt liegt das Alter unserer Stadtbusse bei sechseinhalb Jahren. Die kontinuierliche Erneuerung der Busflotte haben wir in 2021 mit der Lieferung von vier Diesel-Niederflur-Gelenkbussen und einem Diesel-Niederflur-Standardbus fortgeführt. Sie erfüllen die Abgasnorm Euro VI und sind mit der neuesten Generation an Klimaanlage ausgestattet.

Alle neuen Busse sind zudem mit Klapprampe/n und Stellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder, Not-

bremsassistenten sowie teilweise Fahrgastzählanlagen ausgestattet. In 2021 haben wir weiterhin einen gebrauchten Diesel-Niederflur-Standardbus als Fahrschulbus angeschafft. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch unserer Dieselbusse auf einer Strecke von 100 Kilometern liegt bei 48,5 Litern für CapaCity-Busse, 43,8 Litern für Gelenkbusse und 34,7 Litern für Standardbusse.

Verstetigte Busbeschaffung und effizientere Motorentechnik führten zu einer Verringerung des jährlichen Dieserverbrauchs und damit zu einer deutlichen Reduzierung der klimaschädlichen Kohlendioxidemissionen.

Ressourcenverbrauch

ELEKTROENERGIE

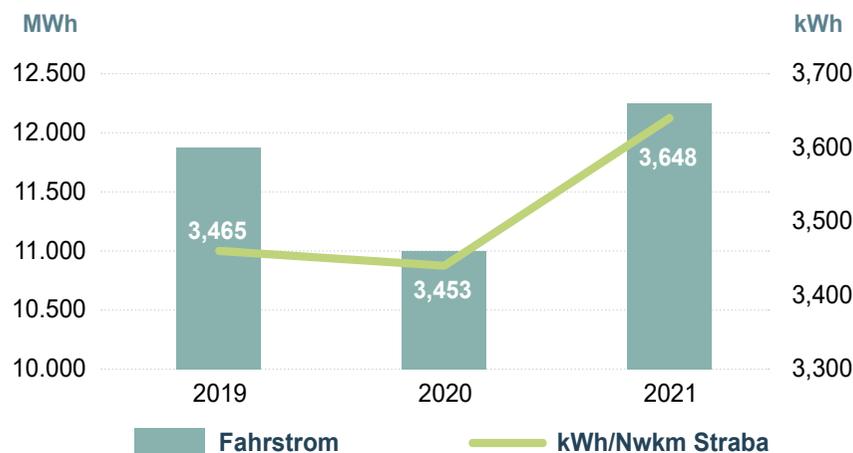
Bei den Abnahmestellen für Elektroenergie sind in den vergangenen drei Jahren Unterschiede erkennbar. Wegen der Coronapandemie mussten wir in 2020 unser Fahrplanangebot reduzieren. Damit ist das Jahr 2020 nur bedingt aussagefähig. Der Elektroenergieverbrauch ist in 2021 im Vergleich zu 2019 gestiegen.

Mit unserer neuen Busbeschaffungsstrategie, deren Umsetzung im September 2021 mit der Inbetriebnahme der ersten zwei Elektrobusse begann, wird sich unser Verbrauch an Elektroenergie weiter erhöhen. Im Gegenzug wird der Verbrauch fossiler Energieträger sinken.

Wir wollen weitere Einsparpotenziale ausschöpfen und damit den Verbrauch an Elektroenergie auf beiden Betriebshöfen reduzieren. Dazu zählt beispielsweise die Umrüstung vorhandener Leuchtmittel auf energiesparende LED-Leuchtmittel in den Büros, Werkstätten und Außenanlagen der RSAG.

	2019	2020	2021
Fahrbetrieb	11.819.000	11.048.434	12.300.217
Betriebshof Hamburger Str.	1.116.412	1.028.631	993.259
Busbetriebshof	391.320	369.134	411.838
Kleinabnehmer	292.803	295.277	292.305
Elektroenergie gesamt	13.619.535	12.741.476	13.997.619

■ Elektroenergie in kWh



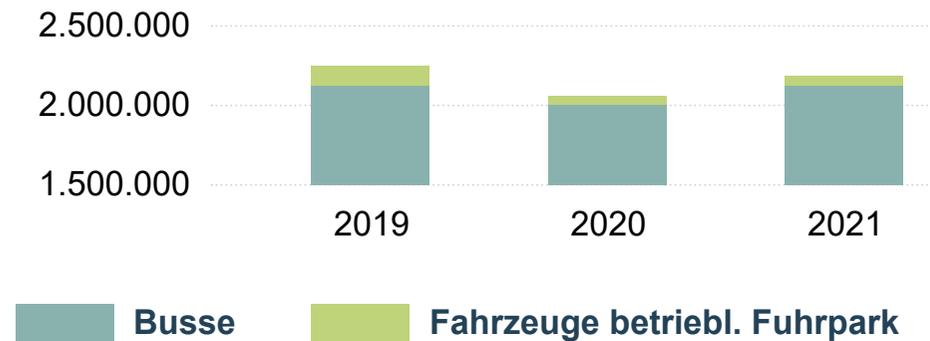
■ Energieverbrauch Fahrstrom

| KRAFTSTOFFE

Seit vielen Jahren arbeiten wir daran, die Treibhausgase unseres Fuhrparks weiter zu senken. Ein Großteil der betrieblichen Fahrzeuge sowie die Omnibusse nutzen noch

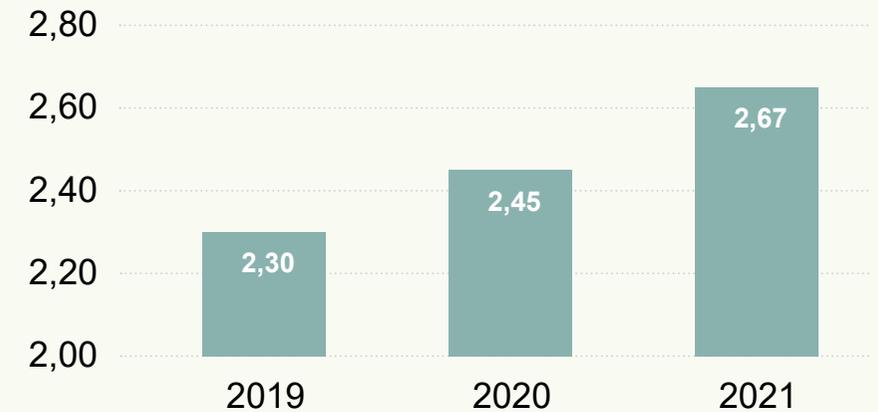
konventionelle Antriebstechniken. Mit dem städtischen Beschluss zur Klimaneutralität 2035 haben wir die schrittweise Umrüstung unserer Busflotte auf Biomethangas- und Elektroantrieb als strategisches Unternehmensziel verankert (siehe auch Seite 13).

Liter Diesel



■ Entwicklung Kraftstoffverbrauch

GWh



■ Gesamtwärmebedarf

| WÄRME

Die beiden Betriebshöfe sowie unsere Büros in der Stampfmüllerstraße werden mit Fernwärme versorgt. Im Jahr 2020 wurde die Heizungsanlage in der Stampfmüllerstraße erneuert. Aufgrund der verbesserten Effizienz konnte der Anschlusswert der Anlage von 66 auf 35 Kilowatt reduziert werden.

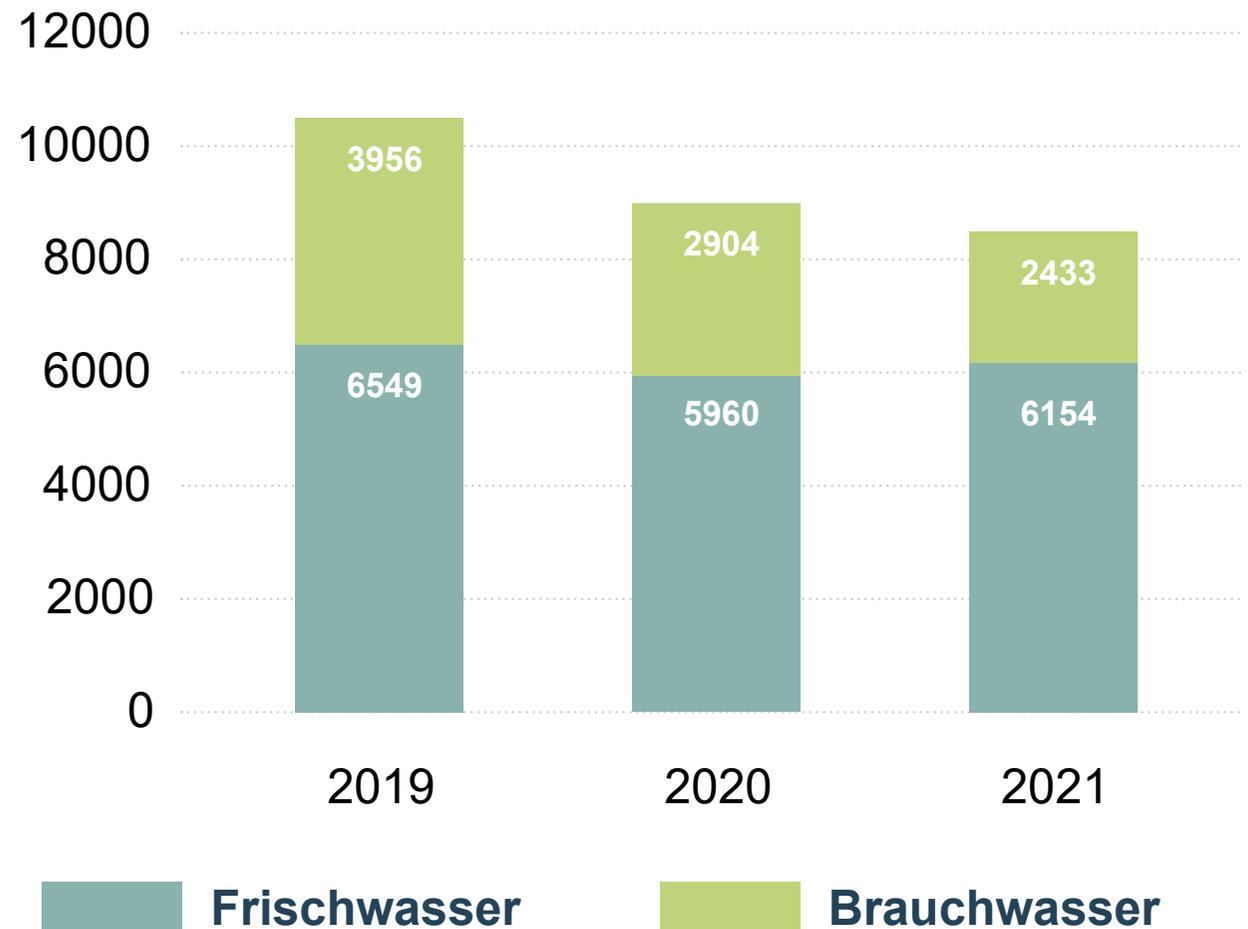
Die sog. Endstellengebäude und WC-Anlagen für das Fahrpersonal werden überwiegend mit Strom beheizt. Zwei Gebäude werden mit Flüssiggas, die Abstellhalle in Rostock-Marienehe (Depot 12) mit Erdgas versorgt.

Neben der Senkung der Verbräuche sehen wir in der thermischen Gebäudesanierung Potenzial, den Wärmeverbrauch zu senken.



WASSER UND ABWASSER

Unsere Anstrengungen für einen sparsamen Umgang mit der Ressource Wasser sind klar erkennbar. Künftiges Ziel ist es, den Frischwasseranteil weiter zu senken. Darüber hinaus soll das aufgefangene Regenwasser bzw. Brauchwasser vollumfänglich genutzt werden – vorrangig in der Waschanlage für die Außenreinigung unserer Busse und Straßenbahnen. Mittels Wasserspararmaturen an den Entnahmestellen minimieren wir den Anteil an Frischwasser, ohne dass der Mitarbeiter eine merkliche Auswirkung spürt. Nach der Havarie auf dem Betriebshof in der Hamburger Straße in 2019 haben wir zusätzliche Wasseruhren installiert. Anhand monatlicher Ablesungen und zeitnaher Kontrolle lassen sich Leckagen kurzfristig erkennen und beheben.



■ Wasserverbrauch in m³

Emissionen und Luftschadstoffe

Anhand der ermittelten Verbräuche der einzelnen Energieträger lassen sich folgende direkte Emissionen für das Jahr 2021 darstellen:

ELEKTROENERGIE

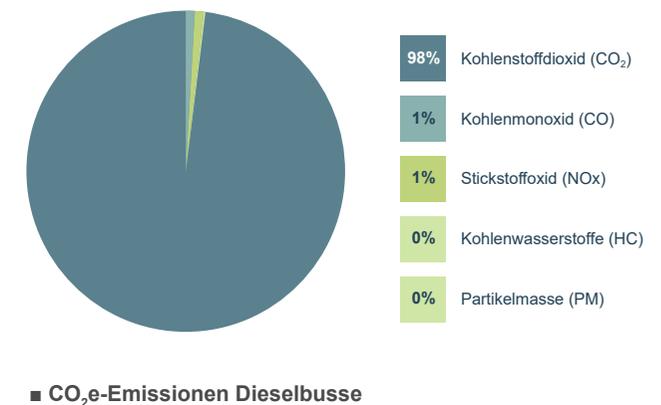
Seit 2011 ist die Straßenbahn, die den größten Anteil bei der Beförderungsleistung erbringt, klimaschonend unterwegs. Von unserem lokalen Stromversorger, der Stadtwerke Rostock AG, beziehen wir den Strom bilanziell mit null Gramm Kohlendioxid je Kilowattstunde per Zertifikat. In 2021 entsprach das einer Kohlendioxid-Einsparung von 4.900 Tonnen. 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.

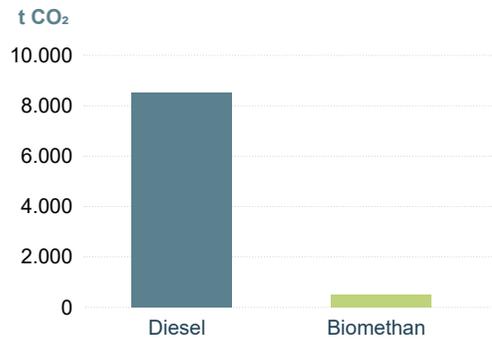
Vier vollelektrische Fahrzeuge gehören schon heute zu unserem Fuhrpark: ein Elektro-Smart und drei elektrische Transporter. Die Fahrleistung der betrieblichen Elektrofahrzeuge ist über die Jahre relativ konstant und bedingt eine Nichtfreisetzung an Kohlendioxid-Emissionen von mehr als zwei Tonnen pro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

ENERGIETRÄGER	VERBRAUCH	EMISSIONSFAKTOR	CO ₂ -EMISSIONEN
Strom	13.997.619 [kWh]	0 [g/kWh]	0 [t]
Diesel	2.139.688 [l]	301,34 [g/kWh] bzw. 2,95 [kg/l]	6.312 [t]
Biomethan	31.263 [kWh]	33,08 [g/kWh]	1,0 [t]
Fernwärme	2.558.699 [kWh]	132,8 [g/kWh]	340 [t]
Gas	60.235 [kWh]	247 [g/kWh]	15 [t]
Σ			6.668 [t]

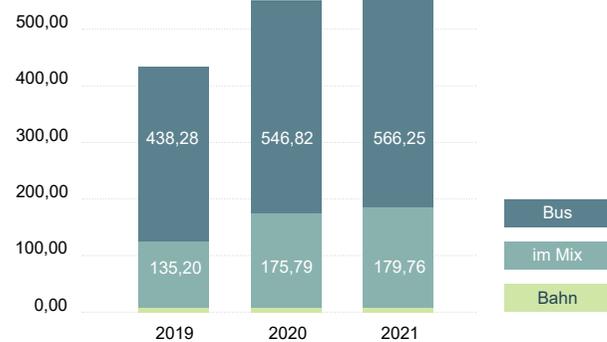
KRAFTSTOFFE

Aufgrund des überwiegenden Einsatzes von Dieselmotoren stellt die Busflotte den größten Kohlendioxid-Emittenten dar. Unsere Busse erfüllen mit Euro V und VI 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. Der Fahrzeugpool, der für Dienstwege und -reisen genutzt wird, ist seit März 2021 komplett auf Erdgasantrieb umgestellt. Beim lokalen Energieversorger werden die Fahrzeuge mit 100 Prozent Biomethan betankt.





■ **Einsparung bei 60.000 km Fahrleistung (2021)**



■ **Spezifische Emissionswerte g CO₂ / Fahrgast pro Jahr**



■ **Bremssandverbrauch kg / Jahr**

WÄRME

Der Kohlendioxid-Emissionswert für Fernwärme und Gas ist seit Jahren unverändert und liegt für Fernwärme bei 132,8 Gramm je Kilowattstunde, für Gas bei 247 Gramm je Kilowattstunde. Aufgrund des steigenden Verbrauchs (siehe Tabelle Gesamtwärmebedarf Seite 22) verzeichnen wir einen steigenden Kohlendioxid-Ausstoß. Die Verbrauchsteigerung spiegelt sich direkt in den Emissionskennzahlen wider. Im Vergleich der Jahre 2019 und 2021 ergab sich ein Mehrausstoß von 50 Tonnen Kohlendioxid.

EMISSIONSKENNZAHL DER RSAG

Der ökologische Vorteil des Systems ÖPNV ist bei der Zurechnung der ausgestoßenen Kohlendioxid-Emissionen je Fahrgast klar erkennbar. Rund 180 Gramm Kohlendioxid verursacht jeder Fahrgast im Jahr, wenn er mit Bus und Straßenbahn unterwegs ist. Die leichte Verschlechterung des durchschnittlichen Kohlendioxidwertes je Fahrgast ist auf den pandemiebedingten Nachfragerückgang zurückzuführen. Während des sogenannten Lockdowns haben wir unser Verkehrsangebot nur geringfügig reduziert, obwohl die Nachfrage deutlich zurückging.

FEINSTAUBEMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR

Feinstaub zählt zu den gesundheitsgefährdenden Emissionen. Der größte Teil der Schienenverkehrs-Feinstaubemissionen entsteht durch Bremsabrieb. Ein Einsatz von Brems sand verhindert ein Rutschen auf den Gleisen, sowohl beim Anfahren als auch beim Bremsen. Der Sand

bewirkt eine Reibungserhöhung im Rad-Schiene-System. Brems sand erhöht die Bremsstaubbelastung an lokaler Stelle. Die RSAG verzeichnet in den vergangenen Jahren einen fallenden Verbrauch. Im deutschlandweiten Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen (ZBV 2021) liegt die RSAG im untersten Drittel – ein sehr gutes Ergebnis. Eine Reduzierung der Sandmenge ist theoretisch möglich, jedoch haben umfangreiche Bremsversuche die jetzt eingestellte Sandmenge als Untergrenze für eine optimale Bremsleistung herausgearbeitet.

FLÜCHTIGE ORGANISCHE VERBINDUNGEN

Bei der Lackverarbeitung entstehen flüchtige organische Verbindungen (VOC, Volatile Organic Compounds). Wegen ihrer Gesundheitsgefährdung sind mit der Inkraftsetzung der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) bei Lacken prozentuale Höchstgrenzen für Lösemittel in Gramm pro Liter festgesetzt. Jährlich verbraucht die RSAG rund 850 Kilogramm an Lacken und Zubehör. Damit werden rund 250 Kilogramm Lösemittel bzw. VOC freigesetzt. Ab einer VOC-Freisetzung größer 1.000 Kilogramm pro Jahr sind Unternehmen zur Umsetzung mengenreduzierender Maßnahmen verpflichtet. Die RSAG setzt zur Fahrzeuglackierung fast ausschließlich VOC-konforme Produkte ein. Der Anteil nicht-konformer Spezialprodukte, deren Einsatz laut Gesetzgeber zulässig ist, liegt bei unter einem Prozent.

Lärmemissionen



ERNEUERUNG GLEISANLAGE ZWISCHEN KUNSTHALLE UND KUPHALSTRASSE

In diesem Gleisabschnitt haben wir die Schienen mit Schwellen erneuert. Erstmals kamen „besohlte“ Schwellen zum Einsatz, deren Auflagefläche werkseitig eingegossene Kunststoffunterlagen aufweisen. Letztere reduzieren die Vibrationen, die in den Boden eingetragen werden. Für die Anwohner bedeutet das eine deutliche Lärmreduzierung.



ERNEUERUNG GLEISANLAGE ZWISCHEN TSCHAIKOWSKISTRASSE UND SCHWERINER STRASSE

In diesem Abschnitt haben wir bei der Erneuerung der Gleisstrasse auf eine möglichst hohe Lärmreduzierung geachtet. Verbaut sind Standardschwellen und Schienen mit einer Schienenstegdämpfung. Die Dämpfung reduziert den Luftschall beim Überfahren deutlich und damit die Geräuschemission für die Anwohner der Hamburger Straße.



■ Rosa-Luxemburg-Straße vorher (oben) und nachher (unten)

GRUNDHAFTE ERNEUERUNG UND NEUE HALTESTELLEN IN DER ROSA-LUXEM- BURG-STRASSE

Eine unserer größten Baumaßnahmen in den vergangenen Jahren war die grundlegende Erneuerung der Rosa-Luxemburg-Straße. Zwischen dem Friedrich-Engels-Platz und dem

Wilhelm-Külz-Platz wurden Gleise und Gleiseindeckung auf einer Länge von rund 520 Metern erneuert. Des Weiteren wurde die Haltestelle Leibnizplatz zurückgebaut und die Haltestellen Paulstraße und Rosa-Luxemburg-Straße neu errichtet. Dadurch sind das zukünftige Landesbehördenzentrum in der Blücherstraße und das Ärztehaus in der Paulstraße optimal erreichbar. Bei der Gleiseindeckung

haben wir darauf geachtet, dass die Gleisplatten teilweise durch Asphalt ersetzt wurden. Bei Überfahrten durch PKW fällt die Geräusentwicklung nun deutlich geringer aus. Eine gute Erreichbarkeit der Verkehrsmittel erhöht allgemein die Attraktivität eines ÖPNV-Systems. Dank der beiden neuen Haltestellen hat sich für die meisten Fahrgäste der Weg zur Straßenbahn verkürzt.



■ Vorher



■ Nachher

UMGESTALTUNG DER WENDESCHLEIFE PLATZ DER JUGEND

Auch an der Parkstraße, im Bereich der Wendeschleife am Platz der Jugend, haben wir die Ausfahrt umgestaltet. Vor dem Umbau fuhr die Straßenbahn über eine Weiche auf das Gegengleis und nach etwa 50 Metern über einen einfachen Gleisverbinder auf das Richtungsgleis. Seit dem Umbau fährt die Straßenbahn über eine Gleiskreuzung und eine Weiche direkt auf das richtige Gleis. Dies sorgt für einen sicheren und reibungslosen Verkehrsablauf.



Abfallaufkommen

2019	2020	2021	
204	148	173	in Tonnen
583	575	616	in m ³

Für das Jahr 2020 können wir ein reduziertes Müllaufkommen im Vergleich mit dem Vorjahr verzeichnen. Die Ursachen liegen in der Coronapandemie begründet. Wegen zeitweiliger Kurzarbeit und der Möglichkeit, mobil bzw. im sogenannten Homeoffice zu arbeiten, reduzierte sich das tägliche Abfallaufkommen. In 2021 bedingten der Wegfall der Kurzarbeit und eine wachsende Belegschaft ein höheres Abfallaufkommen.

ABFALLTRENNUNG

Mit dem Ziel, nicht nur den Papiermüll einer getrennten Verwertung zuführen zu können, haben wir im Dezember 2019 ein Trennungssystem für wiederverwertbare Abfälle eingeführt. 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 auf-

gestellt. In enger Zusammenarbeit mit der Reinigungsfirma wird die getrennte Mülllagerung bis zur Abholung durch die Stadtentsorgung weitergeführt.

UMSTELLUNG AUF MEHRWEG- VERPACKUNGEN

Im Sommer 2019 haben wir die Einweg-Salattosen auf eine Mehrwegverpackung umgestellt. Salattosen werden in unserem Betriebsrestaurant für die Außer-Haus-Verpflegung der Mitarbeiter eingesetzt.

Hatten wir im Jahr 2018 noch 6.500 Einweg-Salattosen verbraucht, waren es bis Juni 2019 noch 2.500 Stück. Der bisherige Verbrauch fällt durch die Umstellung auf Salattosen ganz weg. Stattdessen werden 250 spülmaschinenfeste Frischhaltedosen verwendet.

Innovative Projekte in 2021

ELEKTROBUS-PILOTPROJEKT IM SEEBAD ROSTOCK-WARNEMÜNDE

In 2021 haben wir zwei rein elektrisch angetriebene Standardbusse auf der Linie 37 in Betrieb genommen. Die Linie 37 verbindet den Ortskern von Warnemünde mit dem Rostocker Stadtteil Diedrichshagen und der S-Bahn. Die Fahrzeuge des Herstellers IVECO-HEULIEZ verfügen über sechs Batteriepakete mit einer Kapazität von 350 Kilowattstunden sowie einen zentralen Elektromotor mit einer Maximalleistung von 160 Kilowatt.

Die Elektrobusse bieten jeweils 32 Sitz- und 38 Stehplätze. Neben den standardmäßigen Sicherheitsausstattungen verfügen sie auch über einen Abbiegeassistenten und ein akustisches Fahrzeugwarnsystem (Acoustic Vehicle Alert System, kurz AVAS). Zudem sind fünf USB-Doppelladesteckdosen im Fahrgastraum verbaut, die den Fahrgästen das Aufladen ihres Mobiltelefons während der Fahrt ermöglichen. Mit einer Batterieladung sind etwa 210 Kilometer Reichweite möglich. Geladen werden die Elektrobusse über Nacht klassisch per Kabel auf unserem Busbetriebshof in Rostock-Schmarl. Dafür wurden zwei Ladesäulen der Firma ABB mit je 50 Kilowatt Ladeleistung errichtet.

Die Anschaffung der Elektrobusse wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert. Im Vorfeld haben die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH und RSAG das Projekt „Klimaschutz,

Luftschadstoff- und Lärmreduktion im Regional- und Stadtverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“ aufgelegt. Die RSAG beteiligt sich an der wissenschaftlichen Begleitforschung des Bundes und stellt die Betriebs- und Verfügbarkeitsdaten zwei Jahre lang zur Verfügung.

ERSTE ELEKTRO-SOLAR-FÄHRE IM ROSTOCKER STADTHAFEN

Seit 2021 verbindet die vollelektrische Personenfähre „Warnowstromer“ die beiden Anleger Kabutzenhof und Gehlsdorf im Rostocker Stadthafen. Gebaut wurde die Elektrofähre auf der Werft der Firma Ostseestaal in Stralsund. Das Stahlschiff ist 21 Meter lang und knapp 6 Meter breit. Der Rumpf ist als Katamaran ausgelegt. Den Antriebsstrom für zwei 45-Kilowatt-Ruderpropeller liefern Lithium-Polymer-Batterien mit einer Gesamtkapazität von 230 Kilowattstunden.

Die neue Fähre bietet mehr Komfort für die Fahrgäste. Bis zu 80 Personen und 15 Fahrräder sind pro Überfahrt beförderbar. Im Fahrgastraum gibt es 34 Sitzplätze und vier Stellplätze für Personen mit eingeschränkter Mobilität. ÖPNV-spezifisch ist die Fähre mit Doppeldisplay, Fahrgastzählsystem und Fahrscheinentwerter ausgestattet. Ein neuer Fahrscheinautomat kommt in 2022 hinzu.

Die Antriebsbatterien werden nachts aus dem Landanschluss am Anleger Gehlsdorf gespeist. Der jährliche Stromverbrauch ist auf 46.000 Kilowattstunden prognostiziert.

Den „Grünstrom“ liefern die Stadtwerke aus ihrer Photovoltaik-Anlage in der Bleicherstraße. Auf dem Schiffsdach ist zusätzlich eine Photovoltaikanlage mit 36 Modulen installiert. Die Nennleistung beträgt 10,8 Kilowatt-Peak. In der Energiebilanz ist der Solarertrag nicht berücksichtigt, denn die Fähre muss auch an Nichtsonnentagen fahren können. Prognosen zufolge kann ein Viertel der jährlich benötigten Energie allein aus den Solarmodulen gewonnen werden.

Innovativ ist der Fährverkehr im Einmannbetrieb. Zwei Permanentmagneten sind in die Steuerbordseite des Schiffs integriert. Die alten Anleger wurden nach DIN EN 14504 erneuert. An den Schwimmpontons sind Metallplatten angebracht, die das Schiff bei Annäherung heranziehen und sicher festhalten. Beim Ablegen wird das Magnetfeld durch einen elektrischen Impuls unterbrochen.

Mit der Ablösung der alten, dieselbetriebenen Fähre werden jährlich bis zu 95 Tonnen Kohlendioxid eingespart, alle weiteren dieselmotorspezifischen Emissionen und Rußpartikel auf null reduziert. Der klimafreundliche Schiffsantrieb stellt eine deutliche Attraktivitätssteigerung im Nahverkehr dar und ist dazu ein Novum in ganz Mecklenburg-Vorpommern. Auch in der städtischen Elektromobilitätsstrategie 2030 sowie im Mobilitätsplan Zukunft ist die Elektrofähre ein technisch innovativer Baustein im Gesamtkonzept der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035.





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 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.



ÖPNV in Zeiten der Pandemie

Zwei Jahre Coronapandemie haben die ÖPNV-Branche deutschlandweit hart getroffen. Seit Beginn der Pandemie fahren die Verkehrsunternehmen trotz starker Fahrgastrückgänge nahezu das volle Bus- und Bahnangebot weiter. Die Einschränkungen des öffentlichen Lebens infolge der Coronapandemie haben auch unseren Geschäftsverlauf negativ beeinflusst. Die Einnahmeverluste sind bei etwa gleichen Kosten immens. Viele Fahrgäste haben ihr Mobilitätsverhalten geändert und werden auf absehbare Zeit nicht zu alten Nutzungsgewohnheiten zurückkehren. Damit fehlt ein wesentlicher Teil der Nutzerfinanzierung.

In den Jahren 2020 und 2021 haben wir unser Verkehrsangebot nicht in gleichem Maße reduziert, wie es aufgrund des massiven Nachfragerückgangs wirtschaftlich geboten gewesen wäre. Damit haben wir dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis unserer Fahrgäste Rechnung getragen und ihnen das Einhalten des gebotenen Abstands ermöglicht.

Auch während des sogenannten COVID-19-Lockdowns haben wir unser ÖPNV-Angebot als wichtige Lebensader für die Rostocker Bewohner aufrechterhalten. Verursacht durch das Pandemiegeschehen sind uns in den Jahren 2020 und 2021 erhebliche Einnahmeverluste entstanden, die durch unsere Muttergesellschaft, die RVV, ausgeglichen werden mussten.

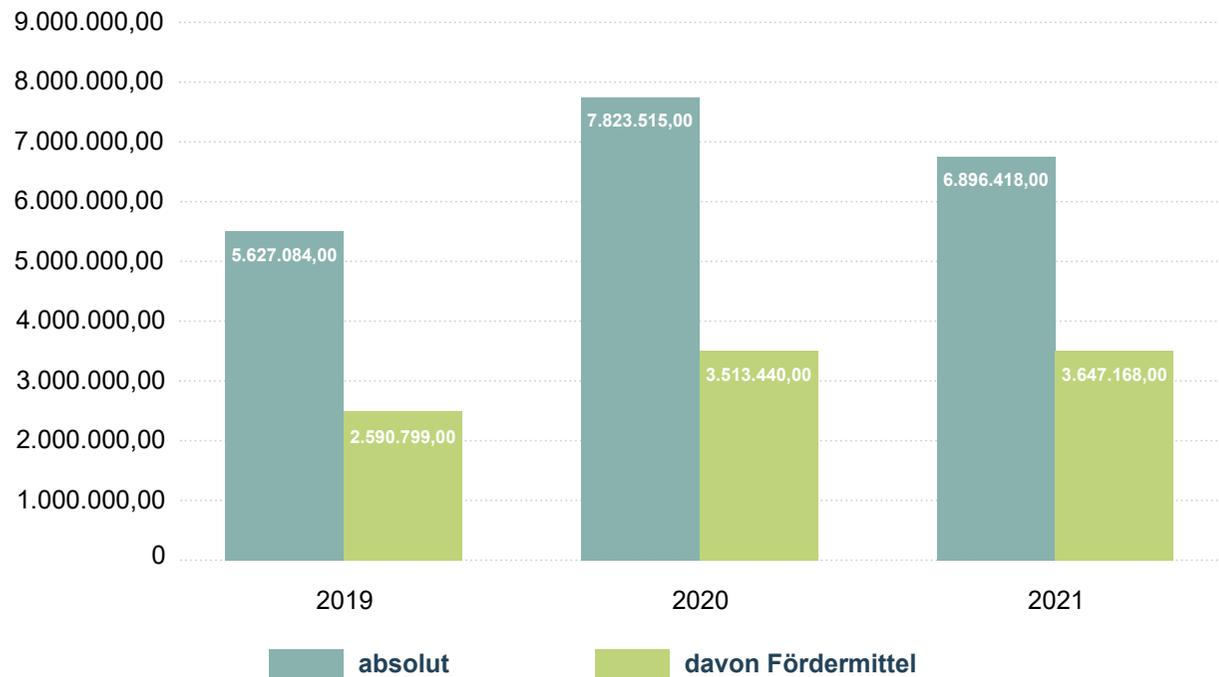
Dies spiegelt sich im Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag wider: Ende 2020 betrug der erforderliche Ausgleichsbetrag 12,8 Millionen Euro, Ende 2021 waren es 16,2 Millionen Euro. Das entspricht einem Kostendeckungsgrad von rund 73 Prozent in 2020 und 69 Prozent in 2021. Konnten wir im Jahr vor der Coronapandemie Umsatzerlöse in Höhe von rund 44 Millionen Euro erzielen, waren es in 2020 rund fünf Millionen weniger. Mit knapp 41 Millionen Euro lässt sich für das Jahr 2021 eine leichte Erholung verzeichnen. Dies resultiert im Wesentlichen aus

den Einnahmen im Linienverkehr, die wir gegenüber dem Planansatz steigern konnten. Unser Planansatz beruhte auf Erlösabschätzungen, also wie sich die wirtschaftliche Lage wegen der Coronapandemie über das Jahr entwickeln würde, und war von hohen Unsicherheiten geprägt.

Trotz pandemiebedingter Einschränkungen der Geschäftstätigkeit ist es uns gelungen, das Investitionsvolumen in den vergangenen drei Jahren zu steigern. Schwerpunkte bildeten der Bau und die Erneuerung von Infrastrukturanlagen für die Straßenbahn sowie der Erwerb von Diesel- und Elektrobussen.



Investitionsvolumen der RSAG



FÖRDERMITTELMANAGEMENT

In den drei 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 2019 haben wir die Projekte „Haltestelle Steintor“ und „Dynamische Fahrgastinformationssysteme“ (DFI) erfolgreich abschließen können. Aktuelle Projekte, die mit Mitteln aus Förderaufrufen der Jahre 2020 und 2021 finanziert werden, sind beispielsweise:

- weitere DFIs
- Baumaßnahme Rosa-Luxemburg-Straße
- zwei Elektrobusse (mit Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH)
- fünf weitere Elektrobusse mit der dazugehörigen Infrastruktur sowie zusätzliche Biomethangasbusse (Lieferung in 2023)
- ABO-Online, Firmenkundenportal, Verbundprojekt MIRROR mit der VVW GmbH.



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

■ Fahrgäste (* inkl. Sonderlinie E)

	BUS	TRAM	GESAMT
2019	45.074.006	99.688.621	144.762.626
2020	34.967.344	70.358.464	105.325.808
2021	35.626.608	72.098.622	107.725.230

■ Personenkilometer

LINIE	2019	2020	2021
1	9.309.710	6.923.936	6.829.181
2	1.453.200	1.209.992	1.075.280
3	2.593.842	1.688.132	1.918.892
4	1.770.461	1.154.085	1.333.066
5	10.730.218	7.654.701	7.715.891
6	2.859.593	1.942.105	1.905.391
Summe	28.717.024	20.572.650	20.777.701

■ Fahrgäste auf den Linien im Straßenbahnnetz

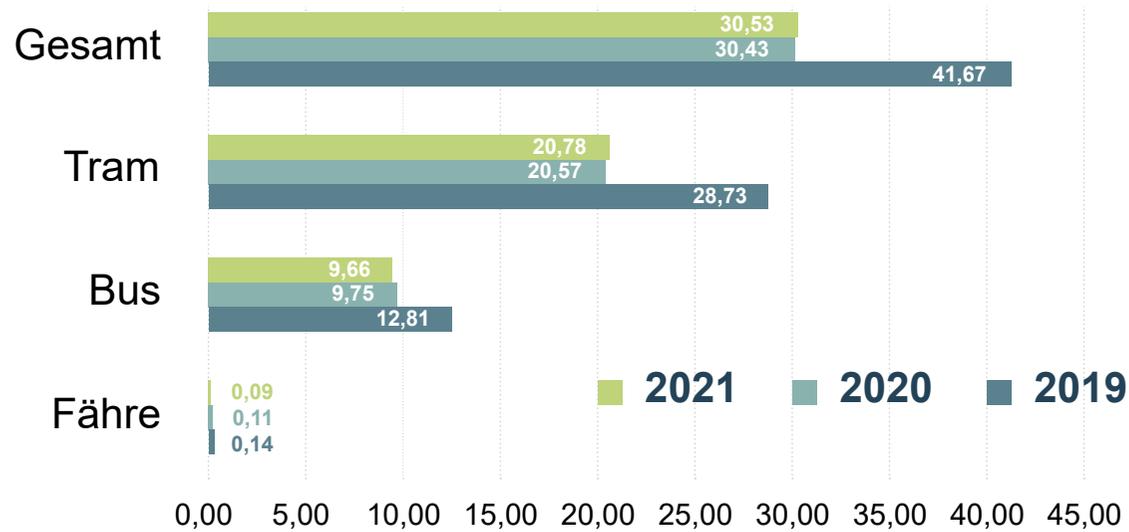
ANZAHL BEFÖRDERTER PERSONEN JE LINIE

Im Jahr 2021 haben wir auf den Straßenbahn- und Buslinien sowie mit der Fähre im Stadthafen insgesamt 30,5 Millionen Fahrgäste befördert. Das sind rund 122.000 Fahrgäste mehr als 2020, jedoch 11,1 Millionen weniger als im Jahr 2019.

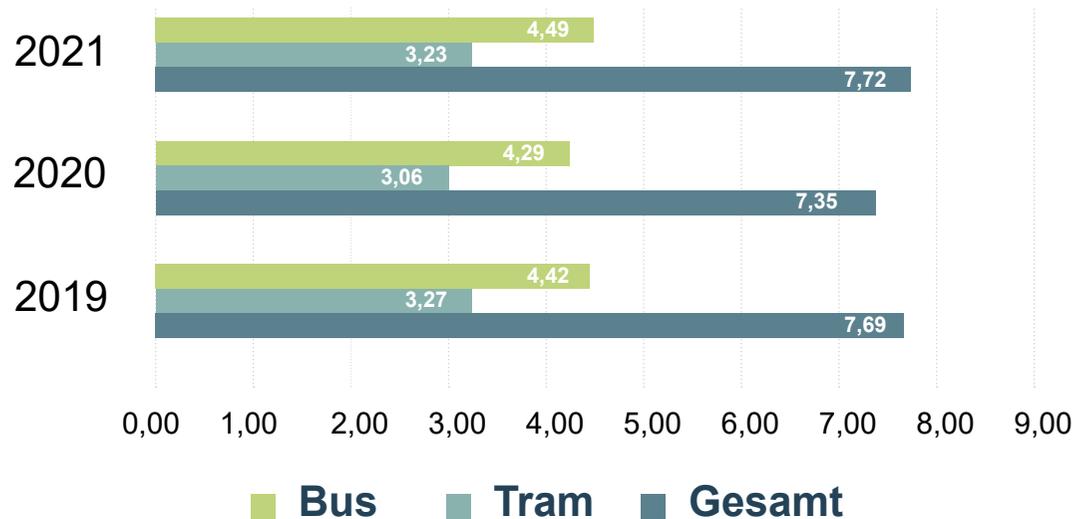
In 2021 entfielen rund 68 Prozent auf die Straßenbahn, auf die Buslinien etwa 32 Prozent aller Fahrten. Jeder Rostocker nutzte im Jahr 2021 statistisch im Mittel jeweils für 146 Fahrten die Verkehrsmittel der RSAG.

Wegen der Coronapandemie und damit verbundener Einschränkungen des öffentlichen Lebens entwickelte sich die Nachfrage auf den Linien unterschiedlich. Insgesamt

konnten in 2021 auf den Straßenbahnlinien rund ein Prozent mehr Fahrgäste gezählt werden als im Vorjahr. Hauptursache für die Verschiebungen waren baubedingte Einschränkungen im Straßenbahnverkehr. Bauarbeiten an der Straßenbahnstrecke in der Rosa-Luxemburg-Straße führten in 2020 über mehrere Wochen hinweg zu erheblichen Änderungen im Soll-Fahrplan. Wo noch im Jahr 2020 ein starker Einbruch bei den Fahrgastzahlen zu verzeichnen war, ist im Jahr 2021 eine kleine positive Entwicklung erkennbar. Jedoch fällt die Differenz zum Jahr vor der Pandemie noch erheblich aus.



■ Nachfrage im Jahresvergleich 2019 bis 2021 in Millionen Fahrgäste (Linienbeförderungsfälle)



■ Fahrplankilometer in Millionen im Jahresvergleich 2019 bis 2021

FAHRPLANKILOMETER

Insgesamt legten Straßenbahnen und Busse der RSAG im Jahr 2021 zusammen 7,72 Millionen Fahrplankilometer zurück. Gegenüber dem Vorjahr war das ein Zuwachs um etwa 0,36 Millionen Fahrplankilometer. Grund dafür ist, dass die Dauer der coronabedingten Angebotsreduzierungen im Jahr 2021 deutlich kürzer ausfiel als im Vorjahr. Nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (§ 4, ÖDA) umfasst unser Mindestangebot im Linienverkehr 7,4 Millionen Fahrplankilometer. Für 2021 hatten wir ein Leistungsvolumen in Höhe von 7,8 Millionen Fahrplankilometern geplant. Aufgrund pandemiebedingter Ausfälle beim Fahrpersonal haben wir diesen Zielwert leicht unterschritten.

MASSNAHMEN ZUR STEIGERUNG DER NACHFRAGE IM JAHR 2021

Wie schon 2020 stand das Jahr 2021 stark unter Einfluss des Pandemiegeschehens. Weniger Reiseanlässe bedeuteten weniger Wege und damit eine geringere ÖPNV-Nutzung. In Verbindung mit der notwendigen Tarifierung zum 1.2.2021 führte die Coronawelle zu Jahresbeginn erstmals auch zu einem deutlichen Rückgang bei den Abonnenten.

Ausgehend von der zwischenzeitlichen Entspannung der Pandemielage im Sommer wurden daher gemeinsam im Verkehrsverbund Warnow (VWV) Maßnahmen zur Kundenrückgewinnung erarbeitet und ab September entsprechend umgesetzt.



I KUNDEN WERBEN KUNDEN

Erstmals wurde ein Bonusprogramm sowohl für die Stammkunden als auch für die Mitarbeitenden aufgelegt, wonach das persönliche Anwerben von Neukunden („word-of-mouth“) mit einem Einkaufsgutschein im Wert von 30 Euro belohnt wurde.

I VDV-ABO-UPGRADE

Im September 2021 gab es zudem die Beteiligung an der VDV-Aktion „ABO-Upgrade“. Gegenstand war die bundesweite gegenseitige Anerkennung von ÖPNV-Abonnements über den originären Geltungsbereich hinaus – einschließlich der Nutzung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs. So konnte zum Beispiel ein VVW-Abonnent mit seinem ABO-Ticket mit dem Regionalzug nach Berlin fahren und dort auch noch die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Im Gegenzug wurde das ABO-Ticket eines Berliner Fahrgastes auch hier im ÖPNV in Rostock anerkannt.

Die Aktion war ein voller Erfolg und setzte bundesweit ein starkes Signal. Zwischenzeitlich rückte nicht mehr nur die Pandemie, sondern auch die Herausforderungen in Bezug auf den Klimawandel und die notwendige Verkehrswende in den Fokus der Öffentlichkeit.

I EINSTIEGS-ABO

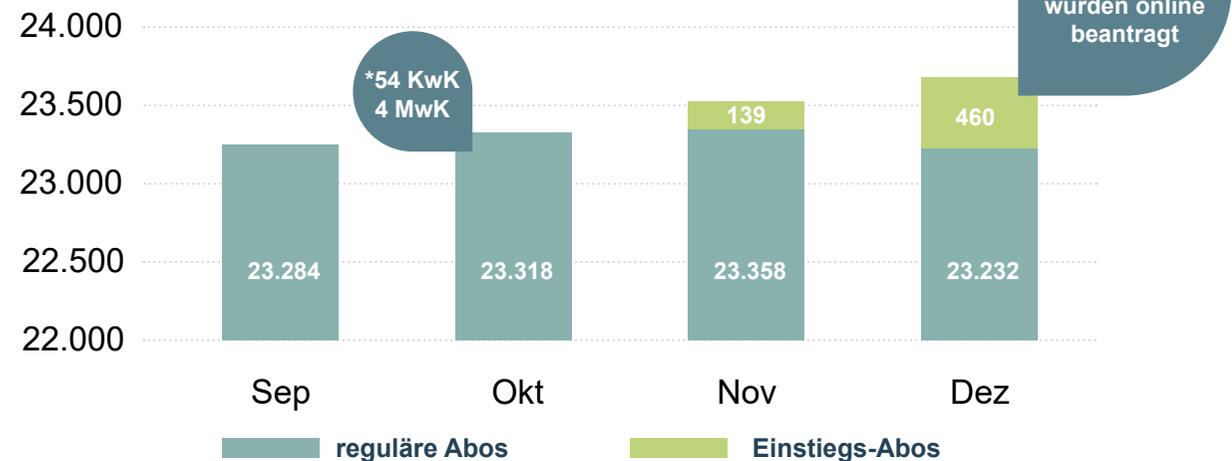
Im Spätherbst wurde im Verkehrsverbund Warnow mit dem Einstiegs-ABO ein Nachfolgeangebot zum Schnupper-ABO von 2020 aufgelegt. Das beinhaltete neben der verkürzten Mindestvertragslaufzeit von 12 auf 6 Monate

ebenso den Bonus eines Einkaufsgutscheins im Wert von 30 Euro. Diese Aktion wurde von den Fahrgästen zunächst ebenfalls sehr positiv angenommen, dann jedoch durch das steigende Infektionsgeschehen und die 3G-Regel im ÖPNV stark ausgebremst.

Im Zuge der weiteren Digitalisierung unseres Vertriebs haben wir mit dem Verkehrsverbund Warnow das Mobile-Ticketing-System um digitale Wochen- und Monatskarten im Normaltarif sowie um Paypal als zusätzliche Zahlungsart erweitert. Darüber hinaus wurde mit der 10er-Tageskarte erstmals ein rein digitales Ticketangebot eingeführt. Gerade Pendler, die an mehreren Tagen des Monats zu Hause arbeiten wollen, aber auch Gelegenheitsfahrer ins-

gesamt haben damit die Möglichkeit, den ÖPNV flexibler, aber dennoch vergünstigt nutzen zu können. Bereits nach kurzer Zeit hat sich der Erfolg der Maßnahmen nicht nur in absolut steigenden Umsätzen für das Mobile-Ticketing-System gezeigt, sondern vor allem auch in einem anteiligen Wachstum der digital verkauften Tickets im Verkehrsverbund Warnow.

Der technische Fortschritt ist weiterhin auch bei der Nutzung klassischer Vertriebswege erkennbar. So ist zum einen der Anteil von Kartenzahlungen bei den Fahrscheinautomaten im Jahr 2021 auf nunmehr 43% angestiegen. Zum anderen erfolgten 72% dieser Transaktionen kontaktlos.

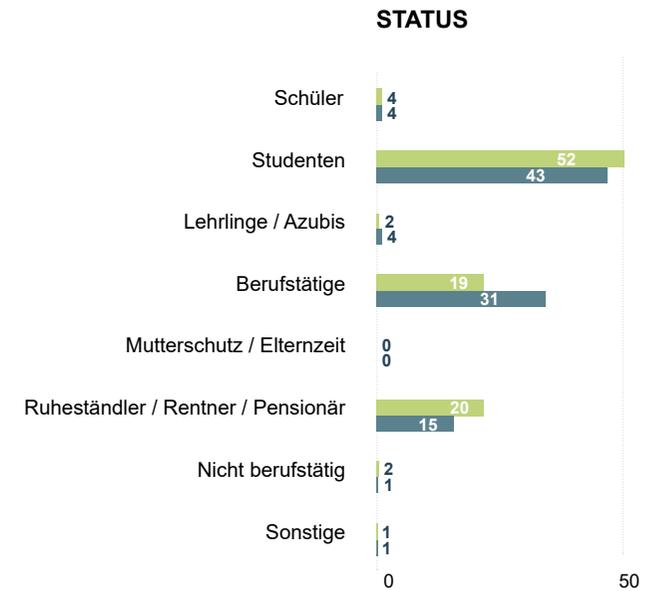
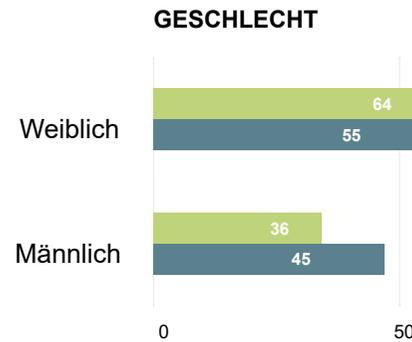
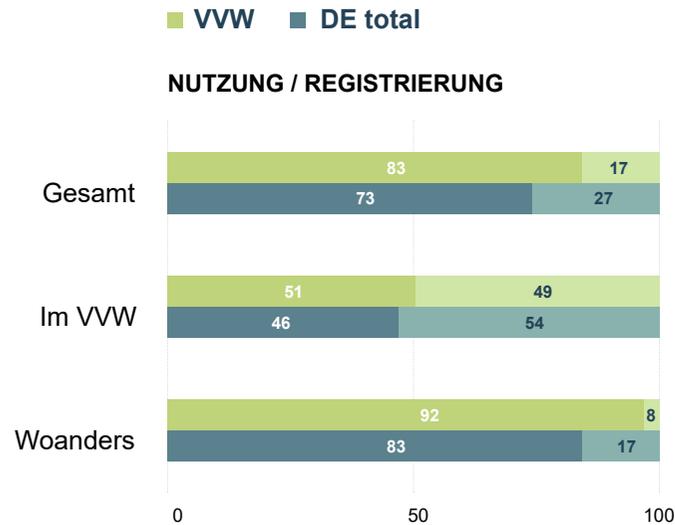


■ Entwicklung Abonnenten im VVW exkl. Ausbildungsverkehr
(*Aktionen „Kunden werben Kunden“ und „Mitarbeiter werben Kunden“)



6.752

VVW-ABONNENTEN REGISTRIERTEN SICH FÜR DAS VDV-ABO-UPGRADE



Nachhaltige Beschaffung

Bei Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen sehen wir uns als wichtiger 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 ILO-Kernarbeitsnorm 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 2021 konnten wir Dieselkontrakte abschließen oder für bestimmte Monate Diesel zu guten Konditionen einkaufen. Dank der Preissicherung im August für den Restbedarf des Jahres 2021

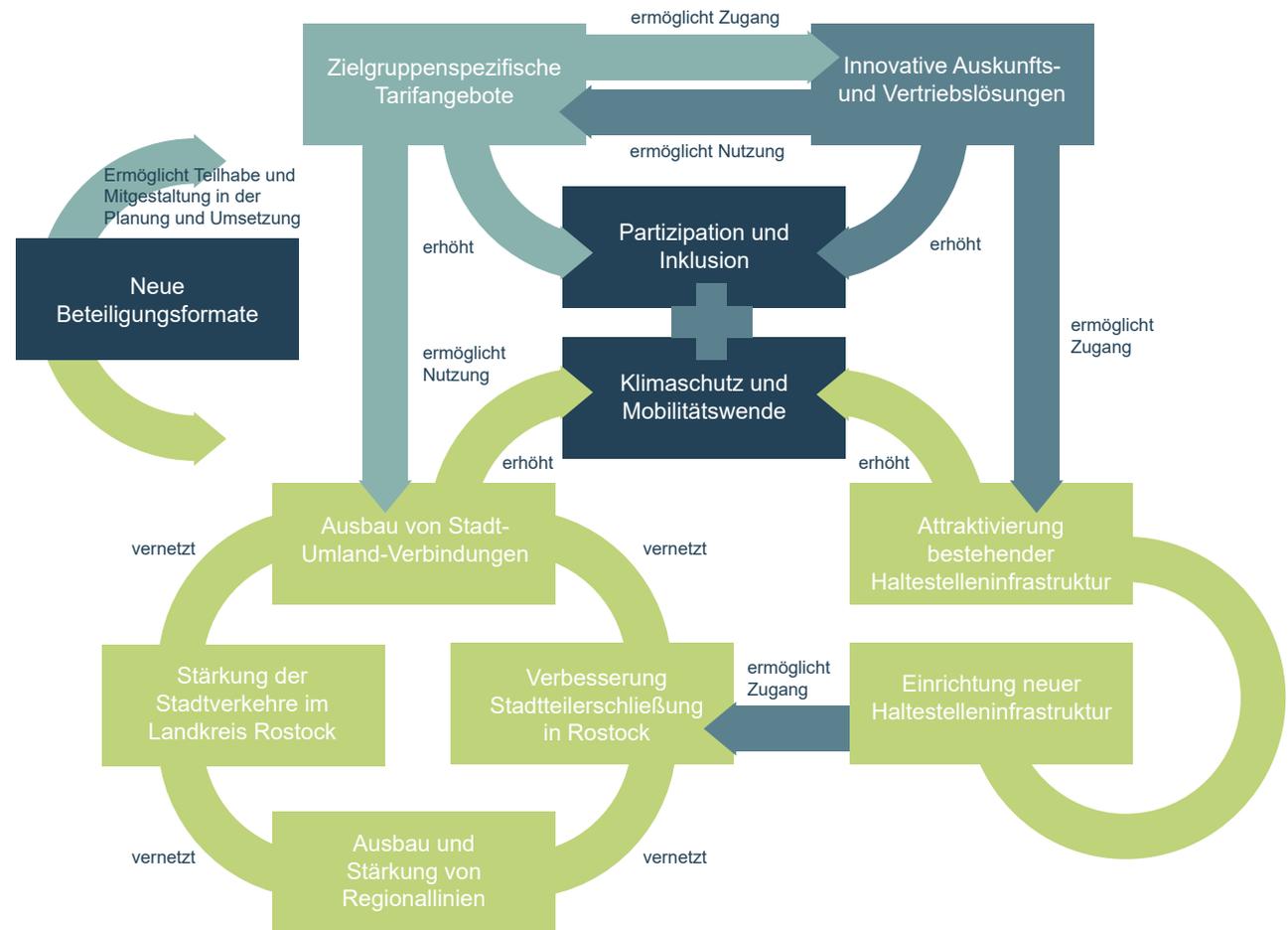
führte der derzeitige Preisanstieg bei Diesel zu keinem wirtschaftlichen Risiko. Auf Basis des aktuellen Energieliefervertrages mit Laufzeit bis 2025 (optional 2026) besteht für die Preise, die uns der lokale Versorger anbietet, bis zum Jahr 2022 eine Preissicherheit für alle Preisbestandteile.

Das bedeutet: Derzeit stellt der aktuelle Anstieg der Energiepreise kein Risiko für uns dar. Jedoch werden wir unseren Strombedarf ab 2023 auf Basis der aktuellen Preisentwicklung neu bewerten müssen.



I BUNDESMODELLPROJEKT „MIRROR“

Der Verkehrsverbund Warnow (VVW) und seine Verbundpartner sind Ende 2021 mit dem Projekt „MIRROR“ vom Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr als ein Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV in Deutschland ausgewählt worden. Die Bundesregierung unterstützt bundesweit zwölf Modellprojekte im Klimaschutzprogramm 2030 mit insgesamt 254 Millionen Euro bis zum Jahr 2024. Die 12 Modellprojekte werden insbesondere mit Blick auf ihr Kohlendioxid-Reduktionspotenzial wissenschaftlich begleitet. Ebenfalls wird überprüft, inwiefern besonders wirksame Best Practices auf andere Städte übertragen werden können. Der Bund fördert das Kooperationsvorhaben mit insgesamt 29 Millionen Euro, jede einzelne Maßnahme mit einer Förderquote von bis zu 80 Prozent. Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt das Modellprojekt mit knapp drei Millionen Euro. Die Abkürzung „MIRROR“ steht für „Mehr klimafreundliche Mobilität zur Stärkung von Partizipation und Inklusion in der Regiopoleregion Rostock“. Nach einer Studie liegt Rostock mit Schwerin im Vergleich von 71 deutschen Städten an der Spitze bei der sozialen Segregation. Auffallend ist die soziale Entmischung in einzelnen Wohnvierteln: In den Plattenbaugebieten ist die Zahl der Hartz-IV-Empfänger kaum gesunken, in anderen Stadtteilen Rostocks drastisch zurückgegangen. Aufgrund dessen legt das Modellprojekt „MIRROR“ den Fokus auf die Attraktivität des ÖPNV und die soziale Teilhabe.



■ Maßnahmenbereiche im Bundesmodellprojekt „MIRROR“

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

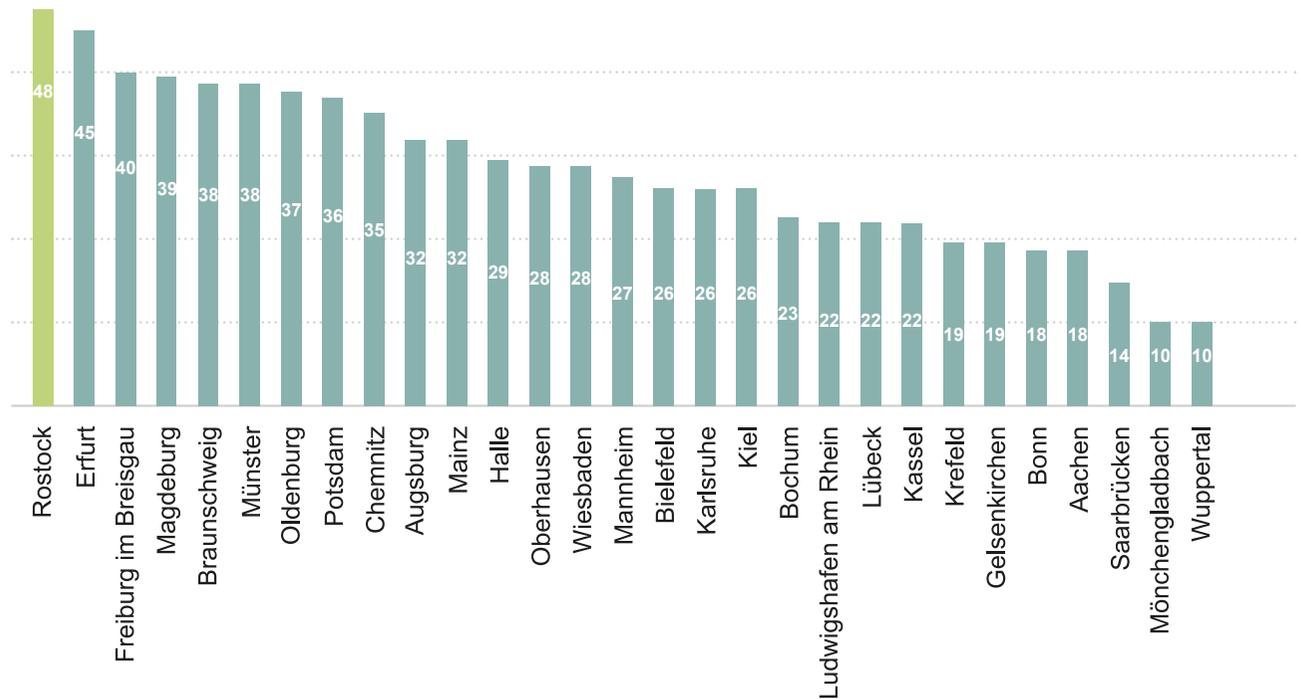
Mecklenburg-Vorpommern

Kundenzufriedenheit und Marktforschung

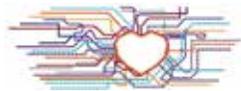
Als Mobilitätsdienstleister verstehen wir Kundenzufriedenheit als einen wesentlichen Schlüssel zum Unternehmenserfolg. Regelmäßige Befragungen liefern uns nicht nur Hinweise auf das subjektive Dienstleistungsempfinden unserer Fahrgäste, sondern zeigen uns auch Schwachstellen und Ansatzpunkte in der Verbesserung der Dienstleistungsqualität auf. Wie zufrieden die Fahrgäste mit dem Nahverkehr in Rostock sind, hat der ADAC-Monitor „Mobil in mittelgroßen Städten“ im Herbst 2020 ermittelt. Nach der unabhängigen Studie des ADAC steht Rostock im Ranking mit 28 weiteren deutschen Städten vergleichbarer Größe an der Spitze im ÖPNV.

Die letzte Kundenzufriedenheitsanalyse haben wir im Jahr 2016 durchführen lassen. Danach beschlossen wir, ab 2021 an dem ÖPNV-Kundenbarometer – dem Branchenvergleich für Nahverkehrsunternehmen – teilzunehmen. Damit verbundenes Ziel ist, die Kundenzufriedenheit in unser Qualitätsmanagement aufzunehmen und darauf aufbauend Angebote und Service langfristig weiterentwickeln zu können. Jährlich untersucht das Kundenbarometer die Zufriedenheit von Fahrgästen mit dem ÖPNV in Deutschland.

■ ÖPNV-Teilindex*, November 2020



*Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem ÖPNV in den untersuchten Städten zurückgelegt haben.



OPNV-Kundenbarometer 2021

Urkunde

1. Platz



an die Rostocker Straßenbahn AG in der Kategorie

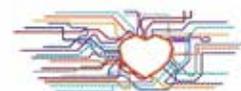
„Fahrkartensysteme“

Das ÖPNV-Kundenbarometer 2021 wurde als Bestleistung für die von Kantar durchgeführt und umfasst die Qualitätsbewertung der Fahrgäste von insgesamt 33 Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Christian Adlert
Director
Kantar

Anwin Singh
Senior Consultant
Kantar

KANTAR



OPNV-Kundenbarometer 2021

Urkunde

1. Platz



an die Rostocker Straßenbahn AG in der Kategorie

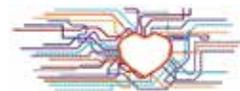
„Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“

Das ÖPNV-Kundenbarometer 2021 wurde als Bestleistung für die von Kantar durchgeführt und umfasst die Qualitätsbewertung der Fahrgäste von insgesamt 33 Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Christian Adlert
Director
Kantar

Anwin Singh
Senior Consultant
Kantar

KANTAR



OPNV-Kundenbarometer 2021

Urkunde

3. Platz



an die Rostocker Straßenbahn AG in der Kategorie

„Globalzufriedenheit ÖPNV“

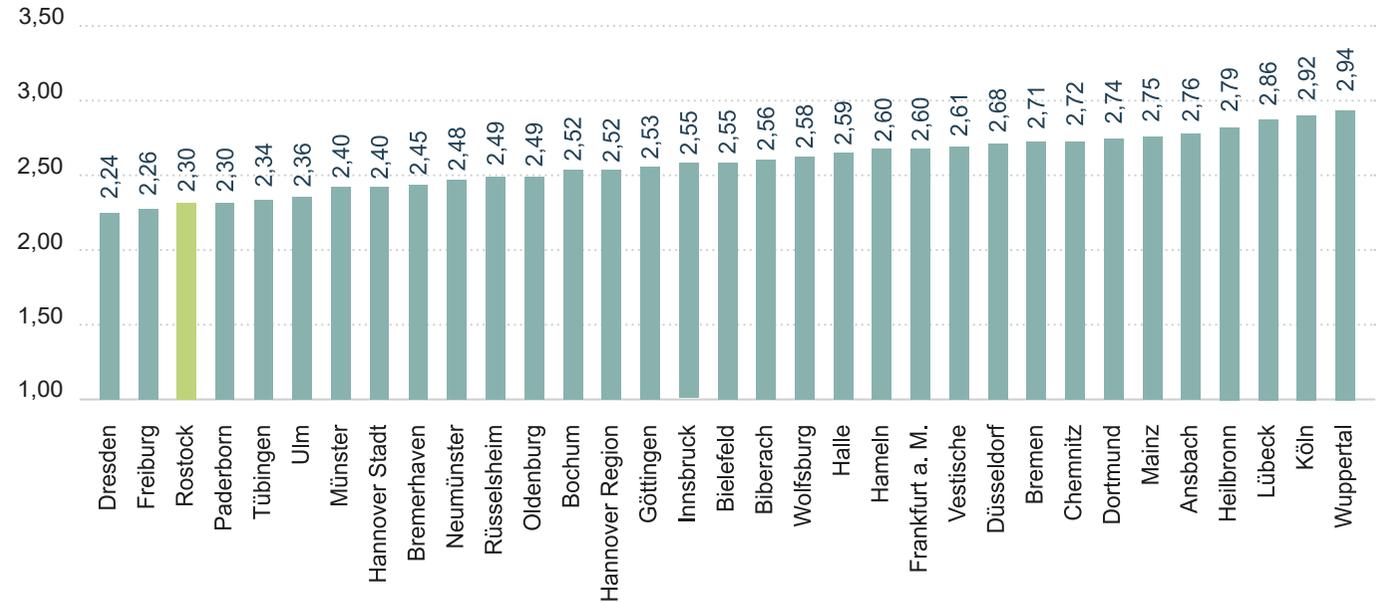
Das ÖPNV-Kundenbarometer 2021 wurde als Bestleistung für die von Kantar durchgeführt und umfasst die Qualitätsbewertung der Fahrgäste von insgesamt 33 Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Christian Adlert
Director
Kantar

Anwin Singh
Senior Consultant
Kantar

KANTAR

■ ÖPNV-Kundenbarometer, „Globalzufriedenheit“



Durchgeführt wird die Studie von KANTAR aus München, eines der weltweit führenden Unternehmen für Marktforschung und Beratung. Das ÖPNV-Kundenbarometer ermittelt die Qualitätswahrnehmung von Fahrgästen, die den ÖPNV mehrmals in der Woche nutzen. Sie werden nach ihrem Nutzungsverhalten und ihrer Zufriedenheit mit insgesamt 40 Leistungsmerkmalen des ÖPNV befragt. In 2021 bewerteten die Fahrgäste auch das Corona-Krisenmanagement des Verkehrsanbieters. 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. Die generelle Zufriedenheit der Rostocker Fahrgäste mit den Leistungen und Angeboten der RSAG zeigt sich im Ranking der Verkehrsunternehmen bei der Globalzufriedenheit. Hinter Dresden und Freiburg erreichten wir unter den 33 teilnehmenden Unternehmen den drittbesten Wert. Und mit dem Wert von 2,3 liegen wir deutlich besser als der bundesweite Durchschnitt bzw.

dem Benchmark für Deutschland von 2,79. Ein Ergebnis, auf das wir stolz sind.

Bei den Leistungsmerkmalen „Pünktlichkeit“ und „Zuverlässigkeit“ haben uns die Fahrgäste mit „sehr gut“ bewertet. Bei einer Punktzahl von 2,23 landeten wir damit sogar auf dem ersten Platz. Für diese Spitzenposition wurden wir mit einer Extra-Urkunde belohnt.



Kundendialog

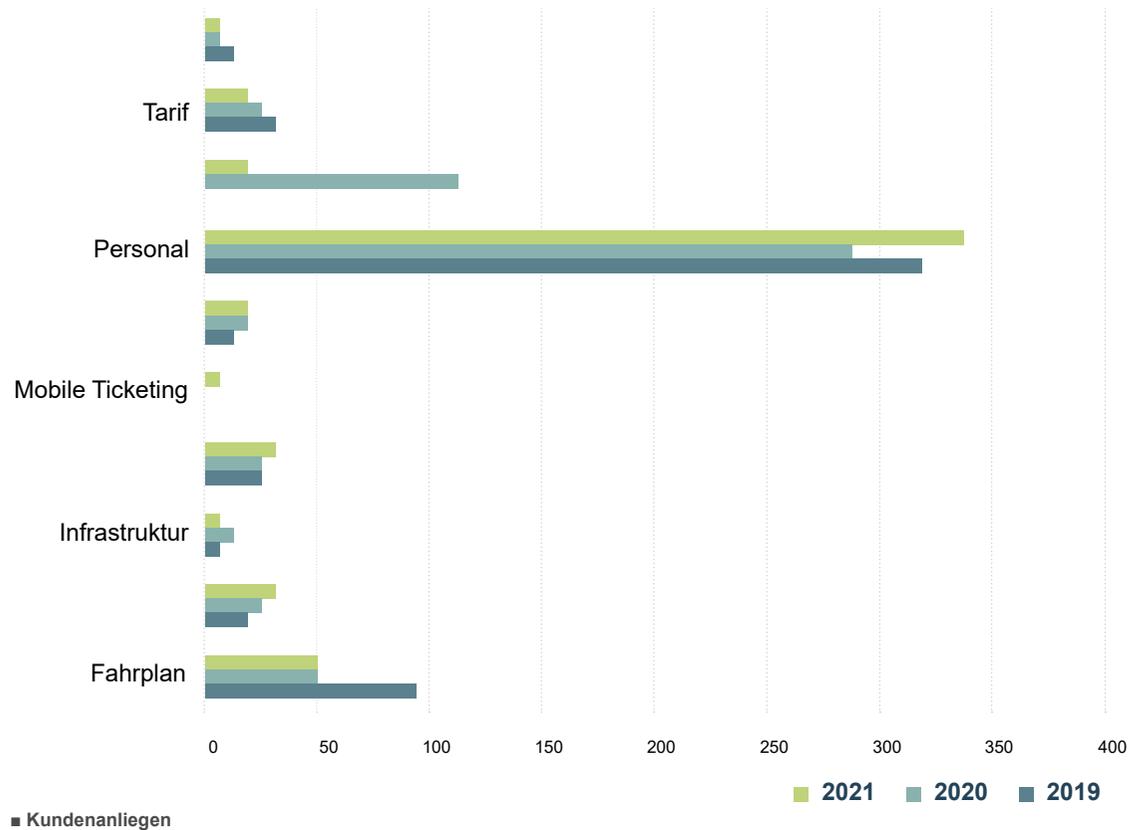
Am Servicetelefon und in unseren vier Kundenzentren beantworten geschulte Mitarbeiter alle Anfragen der Fahrgäste. Eine weitere Möglichkeit der Kommunikation mit der RSAG bieten verschiedene Kontaktformulare auf der RSAG-Website. Der Fahrgast kann zwischen dem allgemeinen Kontaktformular, einer Rückrufanfrage oder dem Kontaktformular Kundenanliegen wählen.

I BESCHWERDEMANAGEMENT

Wir ermöglichen unseren Fahrgästen viele Wege für die Übermittlung konstruktiver Kritik: Fahrgäste können ihr Anliegen schriftlich per Brief, über ein Kontaktformular auf der Website, E-Mail und über Twitter und Facebook oder persönlich im Kundenzentrum und am Servicetelefon mitteilen. Alle Anliegen und Hinweise der Fahrgäste werden von uns registriert, nachverfolgt und ausgewertet. Fahrgäste erhalten innerhalb von 14 Tagen nach Posteingang eine schriftliche oder telefonische Antwort auf ihr Anliegen. In 2021 haben wir 487 Fahrgastanliegen erfasst. Darunter wurden 30 Lobe ausgesprochen. Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer lag bei 7,1 Tagen. Die folgende statistische Auswertung zeigt alle Kundenanliegen, die uns um eine schriftliche Antwort gebeten haben.

I SERVICEGARANTIEN

Wir garantieren unseren Kunden, dass sie pünktlich an ihr Ziel gelangen können. Muss der Fahrgast einmal länger



als 15 Minuten auf Bus oder Straßenbahn warten aufgrund einer Störung im Betriebsablauf, die die RSAG zu vertreten hat, bekommt der Kunde sein Geld für die Fahrt zurück. Solche Garantieansprüche kann der Fahrgast persönlich im Kundenzentrum, am Servicetelefon oder per E-Mail geltend machen. Das Antragsformular gibt es zum Download auf unserer Website. Neben der Pünktlichkeitsgarantie gibt es die Anschlussgarantie, die verpasste Anschlüsse abdeckt: von montags bis freitags nach 19 Uhr bzw. am

Wochenende oder feiertags ganztags am Dierkower Kreuz, Doberaner Platz und für die Fledermauslinien am Saarplatz. Ein weiteres Garantieverprechen betrifft die Sauberkeit in unseren Fahrzeugen. Schäden durch Verschmutzungen, welche der Kunde erleidet, können damit gegenüber der RSAG geltend gemacht werden (z.B. Schadenersatz für verschmutzte oder beschädigte Kleidung).





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 Fahrer wollen wir den Sicherheitsansprüchen unserer Fahrgäste gerecht werden. Darüber hinaus haben wir alle Außendienstfahrzeuge der Leitstelle mit mobilen Defibrillatoren ausgestattet.

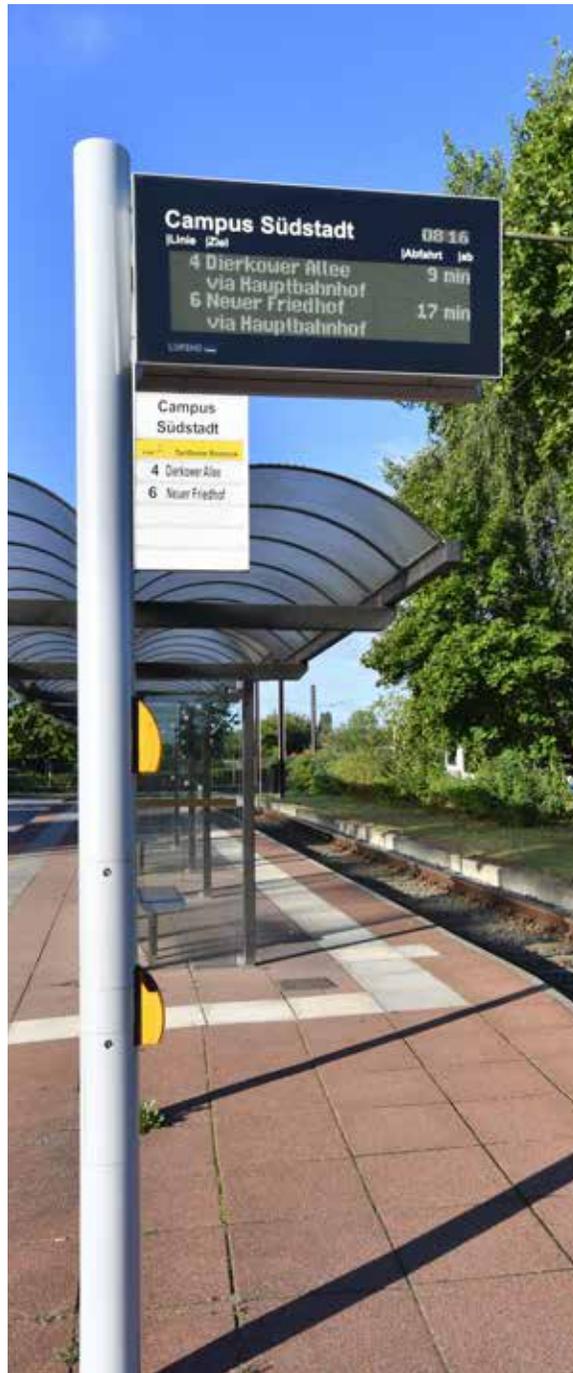
I BARRIEREFREIER ÖPNV

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 alle Fahrzeuge Außensprechanlagen integriert, die bei Einfahrt des Fahrzeuges in die Haltestelle den wartenden Fahrgästen die Liniennummer und das Fahrtziel ansagen.

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





I DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION

Mithilfe der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) stellen wir Abfahrtszeiten und Störungsinformationen in Echtzeit an 31 Haltestellen mit 68 elektronischen Anzeigetafeln bereit. Die Versorgung der Fahrgäste mit Echtzeitinformationen zu Pünktlichkeit und Erreichbarkeit von Anschlussfahrten stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal im ÖPNV dar.

Um unsere Fahrgäste schnell, einheitlich und qualitativ hochwertig informieren zu können, ist der Ausbau der DFI-Systeme als ein wichtiges Ziel in unserer Strategie 2030 verankert. Seit 2020 erhält jede neu installierte DFI-Anlage weiße LEDs für eine bessere Lesbarkeit sowie ein Text-to-speech-Modul. DFIs mit einer Text-to-speech-Funktion lösen bei Betätigung eines Tasters die Ansage der Fahrgastinformation aus – eine wesentliche Anforderung an die Barrierefreiheit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.

Die Auswahl geeigneter Haltestellen für den weiteren Ausbau mit DFI-Anlagen erfolgt nach bestimmten Kriterien wie Einsteiger pro Haltestelle, Bedeutung der Haltestelle als Umsteigepunkt oder als Ort besonderen Interesses (sogenannte POI, Point of Interest) sowie die Anzahl der abfahrenden Linien. Nach einer Ausschreibung im Jahr 2021 werden wir bis Ende 2022 weitere 27 DFI-Anlagen an Straßenbahn- und Bushaltestellen errichten.

Eine weitere Neuerung bei der Fahrgastinformation war in 2021 die Einführung einer sogenannten WebDFI. Mit dieser Webanwendung können die Abfahrtszeiten in Echtzeit sowie Spezialtexte mittels eines speziellen QR-Code an jeder Haltestelle abgerufen werden. Damit kann sich der Fahrgast an jeder Haltestelle seine persönliche DFI anzeigen lassen.

**QR-Code
für Abfahrten
und Verkehrs-
meldungen**



Dieser Service verbessert nicht nur die Fahrgastinformation an Haltestellen ohne DFI-Anlage, sondern verschafft dem Fahrgast auch die Möglichkeit, durch das Ablegen auf dem Smartphone seine eigene DFI immer in der Hosentasche dabei haben zu können. Zudem wurde 2021 mit dem Ausbau von Abfahrtsmonitoren in Einkaufszentren, Veranstaltungsorten und öffentlichen Einrichtungen begonnen.



NACHHALTIGKEIT 2022

SOZIALE ASPEKTE UND GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG



Mitarbeitende und Ausbildung

Trotz der Beeinträchtigung durch die Coronapandemie ist es uns in den vergangenen zwei Jahren gelungen, unser Personal im Einklang mit der sozialpolitischen Verpflichtung als öffentlicher Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb weiterzuentwickeln. Hat sich die Zahl der Beschäftigten von 2019 auf 2020 leicht erhöht, ist sie im Jahr 2021 geringfügig gesunken. Aufgrund höherer Fluktuation und früheren Eintritten in das Rentenalter konnte mit den Personalzugängen die Zahl der Personalabgänge nicht ausgeglichen werden. Zudem gestaltete sich unsere Suche nach qualifiziertem Personal zeit- und kostenaufwendiger. Wir betreiben ein aktives Personalmarketing und sind bestrebt, qualifizierte Mitarbeiter zu finden, sie beruflich weiterzubilden und langfristig zu binden. Und das unabhängig vom Geschlecht, Alter oder Herkunft.



	2019	2020	2021
Beschäftigte	735	740	733
darunter Fahr- und Betriebsdienst Bus und Straßenbahn	423	432	420
darunter Personal RB11 / RB12	66	60	70

■ Personal zum Ende des Jahres



FRAUENQUOTE BEI DER RSAG

Die Personalstruktur der RSAG setzt sich aktuell aus rund 25 Prozent weiblichen und rund 75 Prozent männlichen Beschäftigten zusammen.



3 davon Frauen
9 oberes Management gesamt

FRAUENANTEIL OBERES MANAGEMENT ZUM 31.12.2021

Zur Unternehmensleitung bzw. zum oberen Management gehören zwei Vorstände und sieben Abteilungsleiter. Mit einem weiblichen Vorstand und zwei Abteilungsleiterinnen liegt der Frauenanteil im oberen Management bei 33 Prozent.

	2019	2020	2021
Anteil Mitarbeiterinnen	184	187	174
Frauenquote RSAG	25,0%	25,3%	23,7%



8 davon Frauen
26 mittleres Management gesamt

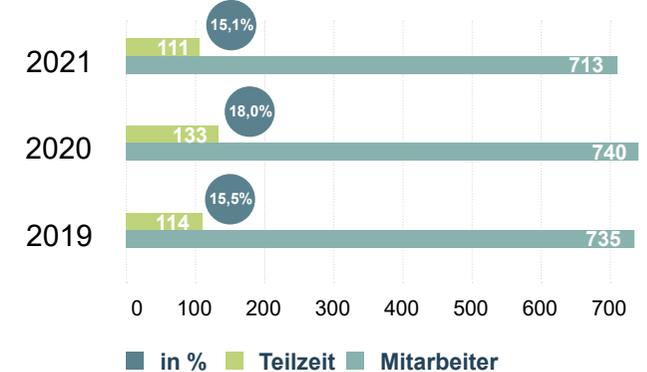
FRAUENANTEIL MITTLERES MANAGEMENT ZUM 31.12.2021

Zum mittleren Management zählen bei uns 26 Teamleiter. 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 2021 waren rund 15 Prozent der Belegschaft in Teilzeit beschäftigt. Die Teilzeitquote bei unseren Arbeitnehmerinnen lag bei rund 35 Prozent, bei unseren Arbeitnehmern bei knapp 9 Prozent. Gemeinsam mit dem Betriebsrat arbeiten wir kontinuierlich an deren Verbesserung der sogenannten Work-Life-Balance. Neben Teilzeitmodellen und der Möglichkeit, mobil zu arbeiten, bauen wir Unterstützungsangebote wie Kinderbetreuung oder Pflege von Familienmitgliedern weiter aus.





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

AUSBILDUNG

Mit einer Ausbildungsquote von 3,7 Prozent leisteten wir im Jahr 2021 einen wichtigen Beitrag zur Berufsausbildung junger Menschen in Rostock und der Region. Haben bisher sieben junge Menschen jedes Jahr im September ihre Berufsausbildung als Fachkraft im Fahrbetrieb bei uns begonnen, werden es ab dem Jahr 2022 neun Auszubildende sein. Weiterhin bilden wir in den Berufen Mechatroniker, Kfz-Mechatroniker und Bürokaufmann/-frau aus. 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 in 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 Bildungs-



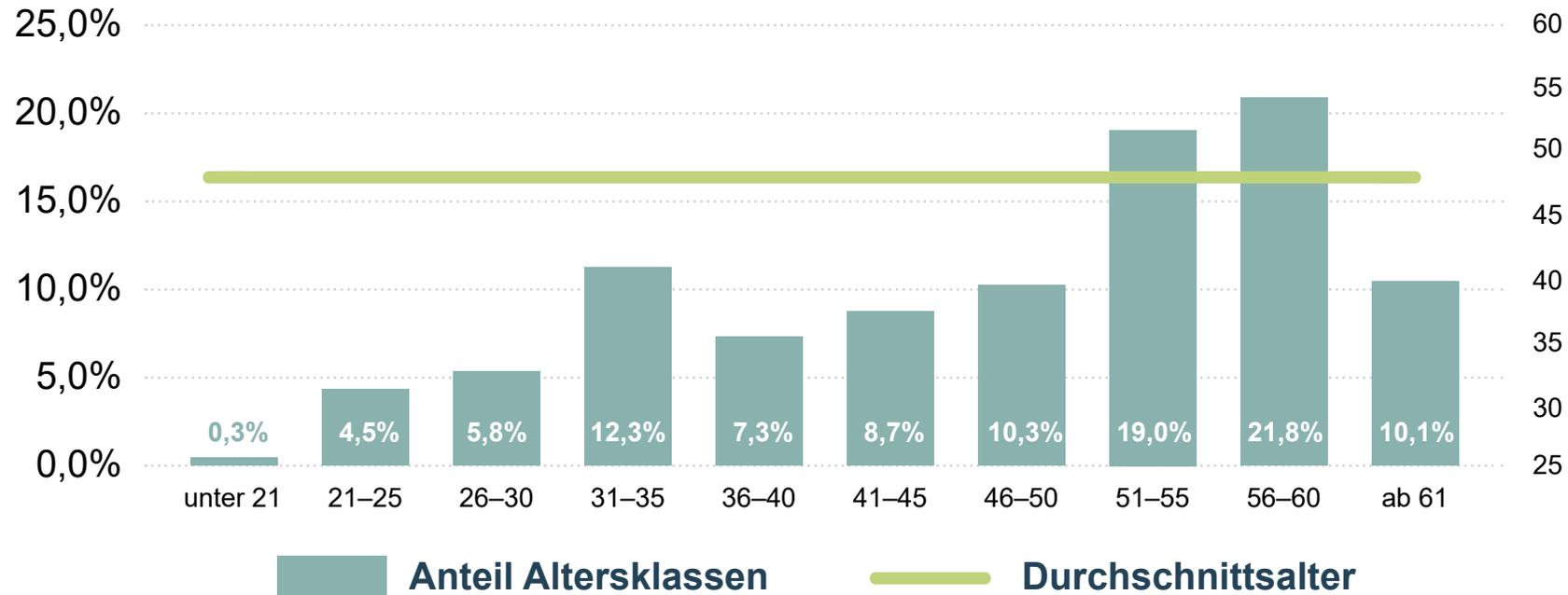
einrichtungen wie Grone Bildungszentrum Mecklenburg-Vorpommern, Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ), Frauenbildungsnetz Mecklenburg-Vorpommern, Agentur für Arbeit oder Arbeitgeberservice. Darüber hinaus bieten wir allen Interessierten Praktika an.

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 15 Mal

in Folge verliehen. Auch bei der Ehrung der besten Auszubildenden schneiden wir regelmäßig gut ab. In 2021 zählten zwei Facharbeiter im Fahrdienst dazu.



Demografische Entwicklung und Betriebszugehörigkeit



■ Altersstruktur der Mitarbeiter der RSAG (Stand Juni 2022)

Jahre	bis 5	bis 10	bis 15	bis 20	bis 25	bis 30	bis 35	bis 40	> 40
Mitarbeiter	219	116	55	20	4	24	111	117	36

■ Betriebszugehörigkeit

Derzeit sind 25 Prozent aller Mitarbeiter zwischen 35 und 50 Jahren alt, mehr als die Hälfte ist älter als 50 Jahre. In den nächsten zwölf Jahren werden 45 Prozent der Belegschaft das Rentenalter erreichen. Die oben aufgeführte Darstellung beinhaltet alle Mitarbeiter, die in einem aktiven Arbeitsverhältnis stehen. Das heißt: ohne Auszubildende, Trainees, Praktikanten und Mitarbeiter in Nebentätigkeit.



Inklusion bzw. Gleichstellung

Im Jahr 2021 haben wir 35 schwerbehinderte sowie 30 gleichgestellte Mitarbeiter 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 Mitarbeiter besetzt

werden kann. Darüber hinaus hilft unsere Schwerbehindertenvertretung betroffenen Mitarbeitern bei der Antragstellung einer Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

EINGLIEDERUNG UND AUSBILDUNG VON MENSCHEN MIT MIGRATIONSHINTERGRUND

Wir beschäftigen aktuell vier Mitarbeiter ohne deutsche Staatsbürgerschaft. Ein junger Mann mit Migrationshintergrund, der im Sommer 2021 erfolgreich seine Ausbildung als Fachkraft im Fahrbetrieb beendet hatte, ist als

„Fahrbediensteter Omnibus/Tram“ bei uns unter Vertrag. Zwei Menschen mit Migrationshintergrund haben wir zum Busfahrer qualifiziert und als „Fahrbedienstete Bus“ übernommen. Über Kontakte zu den Rostocker Vereinen „Frauenbildungsnetz Mecklenburg-Vorpommern“ sowie „migra – Sprache, Bildung und Integration für Migrantinnen in Mecklenburg-Vorpommern“ bemühen wir uns intensiv, junge Menschen mit Migrationshintergrund für ein Praktikum, eine Umschulung oder einen Ausbildungsberuf bei der RSAG gewinnen zu können.

Personalentwicklung und Qualifizierung

Jährlich investieren wir eine halbe Million Euro in die Weiterbildung unserer Mitarbeiter, zum Beispiel für die Teilnahme an Tagungen, Konferenzen und Seminaren. Wegen der Pandemie haben wir die Weiterbildungsbudgets in den Jahren 2020 und 2021 nicht voll ausschöpfen können. Infolge dessen hat sich für 2022 ein höherer Bedarf ergeben.

Weiterbildungsmaßnahmen werden zwischen Führungskraft und Mitarbeiter in einem Personalentwicklungsgespräch vereinbart. Von jeder Weiterbildung profitieren weitere Mitarbeiter der RSAG, denn das neu erworbene Wissen

fließt in die Teamarbeit ein. Weiterhin bieten wir unseren Mitarbeitern 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. In 2021 konnten wir trotz der Pandemie 19 Mitarbeiter beim Erwerb einer Höherqualifizierung finanziell unterstützen. Das Verhältnis der Inanspruchnahme durch weibliche und männliche Arbeitnehmer zeigt die folgende Tabelle.

	GESAMT	MÄNNLICH	WEIBLICH
2019	16	14	2
2020	16	13	3
2021	19	15	4



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 Vorschrift Gesundheitsförderung“ definiert Aufgaben und Ziele der betrieblichen Gesundheits-

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

(2) Die „Betriebliche Vorschrift 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.

MASSNAHMEN ZUR VERRINGERUNG VON ARBEITSUNFÄLLEN

Alle gemeldeten Unfälle werden an die Berufsgenossenschaft weitergegeben, ohne auf Schweregrad, Besonderheiten oder unterschiedliche Abteilungsgrößen näher einzugehen. In 2021 waren unter den 26 Arbeitsunfällen 21 meldepflichtige dabei. Das sind Unfälle mit einer Krankenschreibung ab drei Arbeitstagen. Unter den neun Wegeunfällen waren in 2021 fünf meldepflichtig. Zudem hatten wir in 2021 einen Unfall durch eine dritte Person und einen Verkehrsunfall zu verzeichnen. Unser Arbeitsschutzausschuss tagt vierteljährlich, um alle Unfallereignisse zu besprechen und auszuwerten. Vordringliches Ziel ist es, Unfallgefahren so weit als möglich zu minimieren und unsere

Mitarbeiter durch Arbeitsschutzschulungen präventiv auf mögliche Gefahrenquellen hinzuweisen.

ZUSAMMENARBEIT MIT DEM BETRIEBS- ARZTZENTRUM ROSTOCK

Jährlich organisieren wir Betriebsbegehungen mit dem Betriebsarzt, um alle Arbeitsplätze auf eine arbeitsschutzrechtliche Gestaltung begutachten zu lassen. Zudem lassen wir unsere Mitarbeiter regelmäßig nach arbeitsmedizinischen Grundsätzen untersuchen.

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

Weiterhin organisierten wir mit dem Betriebsarztzentrum Grippe- sowie Corona-Schutzimpfungen für unsere Mitarbeiter. Für einen effizienten Ablauf der Corona-Schutzimpfung haben wir zwei Straßenbahnen auf dem Betriebshof zur Verfügung gestellt: die erste für Aufklärung und Erhalt der Impfung, die zweite für die gebotene 15-minütige Schonzeit danach. Darüber hinaus haben wir einen Test-Bus zur Verfügung gestellt, damit sich unsere Mitarbeiter vor Arbeitsbeginn oder in einer Arbeitspause schnell und einfach auf das Coronavirus testen lassen konnten.

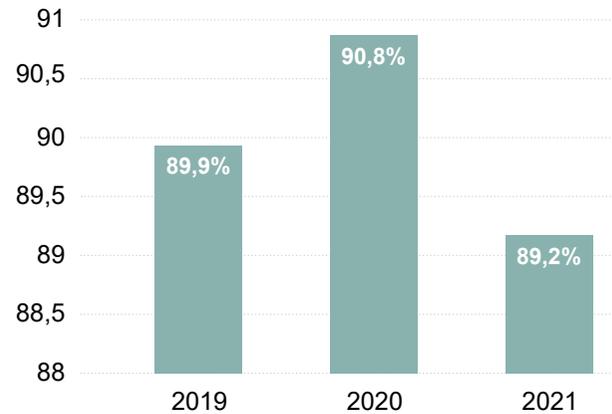


ARBEITSGRUPPE GESUNDHEITSMANAGEMENT

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 Mitarbeiter zugutekommen.

Dazu gehören die Organisation eines jährlichen Gesundheitsinformationstages oder eines Sportfestes, die Betreuung des kostenfreien Massagesessels sowie die Erstattung von Kosten zur Gesundheitsförderung. Weiterhin organisiert sie in unserem Entspannungsraum die Termine für die mobile Massage, die einmal wöchentlich für Selbstzahler angeboten wird.

Die AG Gesundheitsmanagement kümmert sich ebenfalls um den Fortbestand unserer Betriebssportgruppen. Aktuell gibt es Drachenboot, Fußball, Läufer und Tischtennis. Neben dem Trainingsmaterial unterstützen wir unsere sportaktiven Mitarbeiter 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 Mitarbeiter der RSAG zu geringeren Konditionen trainieren können.



■ Gesundheitszustand der RSAG-Beschäftigten in Prozent

PROJEKT „PRÄVENTIONSBUS“

In Zusammenarbeit mit der Universität Greifswald und der AOK Nordost führten wir im Sommer 2019 das Projekt „Präventionsbus“ durch. 120 Mitarbeiter im Alter zwischen 20 und 60 Jahren nutzen die Möglichkeit, anhand verschiedener Tests ihren Gesundheitszustand überprüfen zu lassen. Beispielweise gab es Messungen zum Körperfett und zur Knochensteifigkeit, Hör- und Sehtests, Messungen der Herzaktivität (EKG), der Sauerstoffsättigung oder der Lungenfunktion.

Nach der zweistündigen Untersuchung gab es ein persönliches Gespräch mit einem Gesundheitscoach. Zudem bestand für alle Teilnehmer die Möglichkeit, sich vom Coach



bis zu sechs Monate lang individuell betreuen lassen. Nach einem halben Jahr wurde anhand eines Fragebogens die Verbesserung der Gesundheitswerte überprüft. Dabei wurden auch das allgemeine Wohlbefinden, die Zufriedenheit mit der Arbeit und das aktuelle Stresslevel erfragt. Doch wegen der Coronapandemie konnten diese Termine im Mai 2020 nicht angeboten werden.

Trotzdem fiel das Feedback unserer Mitarbeiter durchweg positiv aus. Über das Projekt „Präventionsbus“ bekamen sie ein klares Bild über den eigenen Gesundheitszustand vermittelt und erhielten viele Tipps zur Reduzierung gesundheitlicher Beschwerden oder zur Verbesserung ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit.



Serviceleistungen für unsere Mitarbeiter

SERVICEBÜRO ALS ANLAUFSTELLE FÜR MITARBEITER

Unser Servicebüro verstehen wir als eine Schnittstelle zwischen Mitarbeiter und Unternehmen. Vor allem für die Mitarbeiter 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 Mitarbeiter bei verschiedenen Fragen der Alltags- und Familienorganisation. Dazu zählen haushaltsnahe Dienstleistungen, das heißt die Suche nach geeigneten Reinigungs-, Umzugs-, Hausmeisterfirmen sowie die Vermittlung von Handwerkern. Darüber hinaus hilft die Serviceagentur bei der Suche nach Kinderbetreuungsplätzen oder Ferienprogrammen. Auch bei Fragen zu Krankheit und Pflege konnte die Serviceagentur unseren Mitarbeitern

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 Betriebs- hof in der Hamburger Straße. Neben der Küchenleitung sind fünf Mitarbeiter 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, Salatbuffet sowie Snacks, Eis und diverse Erfrischungsgetränke zur Auswahl. Für das zweite Frühstück werden belegte Brötchen und Getränke angeboten.

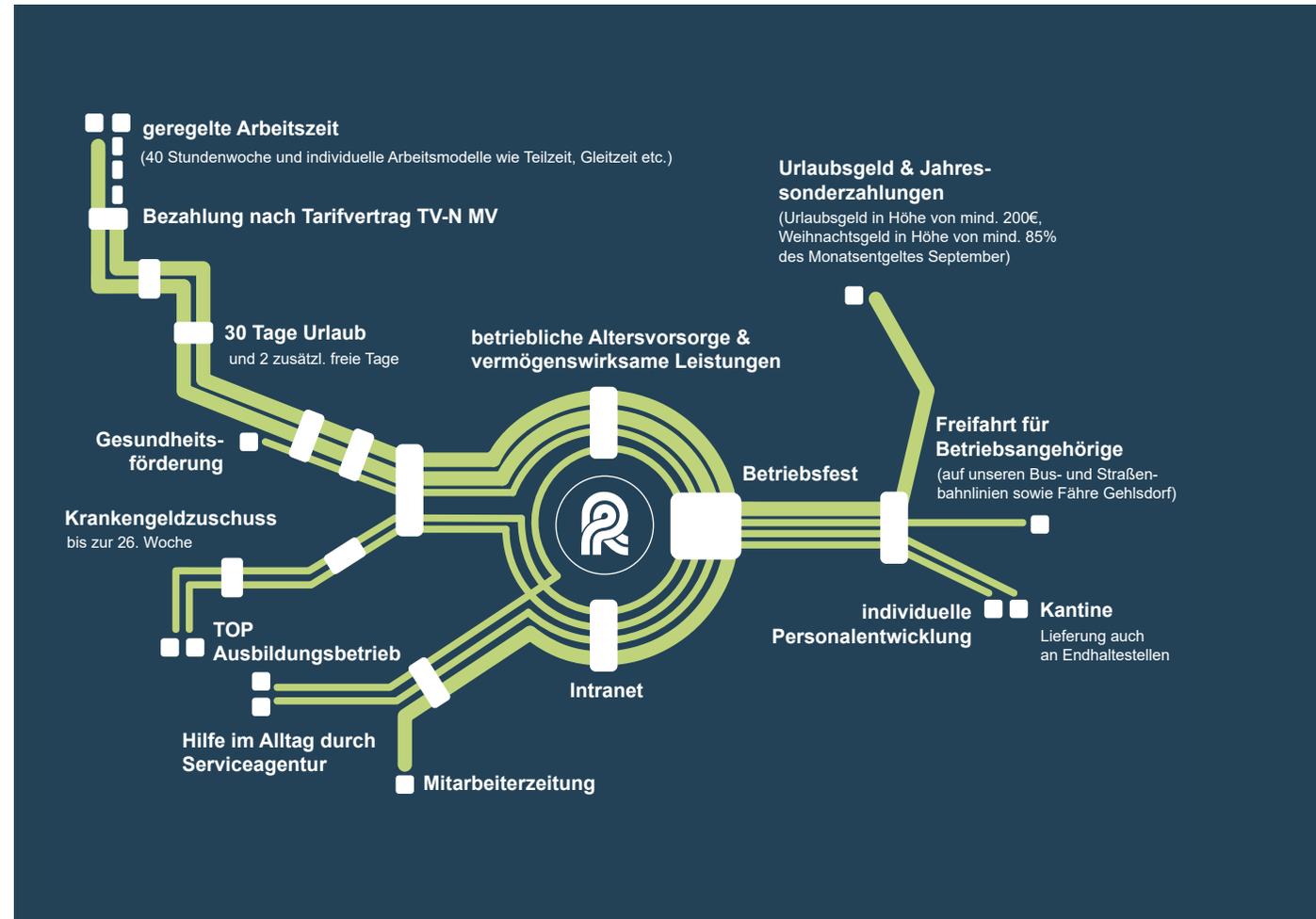
Auch in unserem Betriebsrestaurant achten wir auf Nachhaltigkeit. Unsere Kassenrollen bestehen aus umweltfreundlichem Ökopapier. Zur Essensversorgung der Kundencenter und Fahrer-Endstellen haben wir im Juli 2022 einen elektrischen Kleintransporter angeschafft. Bis zum Auftreten der Coronapandemie konnten wir viele Gastesser aus umliegenden Firmen zum Mittagessen in unserem Betriebsrestaurant begrüßen. Wir hoffen sehr, dass die Pandemielage bald wieder eine Öffnung für externe Esser erlaubt.





WEITERE SOZIALEISTUNGEN FÜR MITARBEITER

Mitarbeiter 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. Für Senioren gilt das sogar über das Ausscheiden aus dem Berufsleben hinaus. Und Familienmitglieder können die Nahverkehrsmittel der RSAG zum ermäßigten Jahrespreis nutzen. Für Mitarbeiter im Fahrdienst steht ein Personalbus zur Verfügung, der bei Bedarf den Transfer bei frühem Dienstbeginn übernimmt. Im Jahr 2019 haben wir die Getränkeversorgung für unsere Mitarbeiter eingeführt. In den Büros und an allen Endstellen stellen wir kostenlos Kaffee und Tee bereit. Am wichtigsten Familienfest des Jahres – am 24. Dezember – belohnen wir alle Fahrer 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 Mitarbeitern und Bewerbern sichere Arbeitsplätze und interessante Aufgaben bieten.



■ Die vielen Vorteile der RSAG als Arbeitgeberin zeigt dieses Schaubild auf einen Blick.



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 Nutzern 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 Asylbewerberleistungsge-

setz. Im August 2020 konnte dieses Angebot ausgeweitet werden. Es umfasst nun 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. Dieses spezielle Abo-Angebot konnten trotz der Coronapandemie im Jahr 2021 knapp 350 Menschen in Anspruch nehmen.



Anhang

I EINORDNUNG DER BERICHTERSTATTUNG

Die vorliegende Auswahl an Daten und Fakten der Rostocker Straßenbahn AG orientiert sich an den Kennzahlen zur Nachhaltigkeit, die vom Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) zur Betrachtung empfohlen werden. Für den ersten Nachhaltigkeitsbericht der RSAG wurden die Leistungsdaten der Jahre 2019 bis 2021 herangezogen. Wichtige Ereignisse des Jahres 2022, die sich langfristig auf die Unternehmenstätigkeit der RSAG auswirken, sind in den vorgelegten Nachhaltigkeitsbericht mit eingeflossen.

Die RSAG überwacht selbst alle Unternehmenstätigkeiten, folglich handelt es sich um eigen erfasste Daten bzw. mittels Verbrauchszähler ausgewertete Daten. Die Indikatoren-Auswahl wird jährlich hinsichtlich ihrer Relevanz überprüft, der Bericht alle zwei bis drei 3 Jahre fortgeschrieben. Die Analyse und Berichterstattung dient der Unternehmenssteuerung im Sinne der beschlossenen Unternehmensziele.

I SONSTIGE HINWEISE

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird zum großen Teil auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Form verzichtet und nur die männliche Form oder eine neutrale Schreibweise verwendet. Die Aussagen gelten in der Regel für alle Personen im Sinne der vermittelten Inhalte unabhängig von ihrem Geschlecht.

I GLOSSAR

Ein **Acoustic Vehicle Alert System (kurz 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 (kurz BImSchG)** bündelt die gesetzlichen Vorschriften zur Luftreinhaltung, Lärmbekämpfung und zu anderen schädlichen Umwelteinwirkungen sowie über die Zulassung bzw. Genehmigung und Überwachung von Industrieanlagen.

CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

Mit der Umsetzung der **Clean Vehicle Directive (kurz CVD)** in deutsches Recht werden erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und

-freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorgegeben.

Unter dem **Betrieblichen Gesundheitsmanagement (kurz 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 (kurz BEM)** ist ein Instrument, um Arbeitnehmern 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 Bedienegebietes.

Das **Eco-Management and Audit Scheme (kurz 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.

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

Als **motorisierter Individualverkehr (kurz 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 tiefliegende 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 (kurz ÖDA)** vergibt eine Stadt bzw. ein Landkreis die Durch-

führung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an ein Verkehrsunternehmen im Rahmen einer Direktvergabe. Der Begriff des ÖDA stammt aus der europäischen Verordnung Nr. 1370/2007.

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 oder Ort von Interesse 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 **Regiopole** 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.

Die englische Abkürzung **VOC (Volatile Organic Compounds)** bezeichnet die Gruppe der flüchtigen organischen Verbindungen bzw. gas- und dampfförmige Stoffe organischen Ursprungs in der Luft, zum Beispiel Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde und organische Säure.

Der **Verkehrsverbund Warnow (kurz VVW)** 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 VVW unterwegs sein.

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (kurz 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 (kurz 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.

Herausgeber

Rostocker Straßenbahn AG
Hamburger Straße 115 | 18069 Rostock
Telefon: 0381 802-0
E-Mail: info@rsag-online.de
Internet: www.rsag-online.de

Redaktion

Heise Medienwerk GmbH & Co. KG, Lara Bögner
Redaktionsschluss: Oktober 2022

Konzept und Umsetzung

Heise Medienwerk GmbH & Co. KG, Maik Schwartz

Fotos

J. Kloock, Lars Wunderlich, Anna Filatova, Timo Roth, Rostocker Straßenbahn AG



POSTOCKER Straßenbahn AG

